

Forslagsstiller:		Eidsvoll kommune
OFFENTLIG ETTERSYN Vedtatt utlagt av Eidsvoll Formannskap		26.09.2017
Konsulent:		
	Trafikkanalyse	Hjellnes Consult AS
	Tettstedsanalyse	Pir II AS
	Workshop Råholt sentrum	Asplan Viak AS

Endrings skjema:

Utarbeidet førsteutkast datert:	11.08.2017
Endring datert:	

1 INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Innholdsfortegnelse	2
2	Sammendrag	5
3	Innledning.....	6
3.1	Hensikten med planarbeidet.....	6
3.1.1	Bakgrunn	6
3.1.2	Formål med planen	6
3.1.3	Oppbygning av planen.....	7
3.2	Overordnede føringer og retningslinjer	7
3.2.1	Lovgrunnlaget for planarbeidet.....	7
3.2.2	Nasjonale og regionale føringer og retningslinjer	8
4	Planavgrensning	12
4.1	Avgrensning av planområdet	12
4.2	Avgrensning sentrumsområde	13
5	Planområdet.....	17
5.1	Innledning.....	17
5.2	Historisk oversikt	17
5.3	Topografi og landskap	18
5.4	Eiendomsforhold	19
5.5	Boligområder	20
5.6	Boligpotensialet innenfor planområdet Råholt/Eidsvoll verk.....	20
5.7	Nærings, handel og servicearealer	22
6	Planstatus	23
6.1	Kommuneplan	23
6.1.1	Kommuneplanen 2015-2026 og Samfunnsdelen 2011-2022.....	23
6.1.2	Kommunedelplaner og andre overordnede kommunale planer/veiledere.....	23

6.1.3	Gjeldende reguleringsplaner	25
7	Medvirkning og Planprosess	26
7.1	Planprosessen.....	26
7.2	Kunngjøring og saksbehandling.....	26
7.3	Saksgang i kommunen før 1.gangsbehandling.....	26
7.4	Planprogram	27
7.5	Medvirkning	27
7.6	Merknader og innspill.....	28
8	Plantema og kunnskapsgrunnlag	29
8.1	Planens innhold	29
8.2	Kunnskapsgrunnlag	29
9	Planforslaget.....	30
9.1	Sentrumsutvikling og næringsutvikling	30
9.2	Overordnet grønnstruktur.....	30
9.3	Friluftsområder.....	31
9.4	Blå-grønn-struktur/grøntdrag	31
9.5	Viltpassasjer/Viltområder.....	32
9.6	Krav om områderegulering	33
9.7	Krav til utbyggingsrekkefølge	33
9.8	Krav til felles planlegging av områder samlet	34
9.9	langsigtig Grønn grense.....	34
9.10	Folkehelse.....	35
9.11	Tuftepark/Momentumpark.....	36
9.12	Mobilitet.....	37
9.13	Parkering	39
9.14	Vann, avløp og overvann.....	40
9.15	Endringer i plankartet.....	40
9.16	Områder som foreslått tatt ut av kommunedelplanen/kommuneplanen.....	43
9.17	Sentrumsutvikling:.....	44

9.18	Byggehøyder.....	47
9.19	Eidsvoll Verk Stasjon/kollektivknutepunkt.....	47
9.20	Trafikksikkerhet	49
9.21	Rekkefølgekrav infrastruktur.....	49
9.22	Omkjøringsveg/avlastningsveg.....	49
9.23	Ny avkjøring til E6.....	51
9.24	Masseforvaltning.....	52
9.25	Kulturminner og kulturmiljø.....	53
10	Arealformål og planbestemmelser.....	54
11	Tema som ikke avklares i planen.....	54
12	Temakart	55
13	Konsekvenser av planforslaget.....	55
13.1	Oppsummering av KU(Konsekvensutredninger).....	55
13.2	Radon.....	55
13.2.1	Grunnforhold.....	56
13.3	Støy.....	57
13.3.1	Vegtrafikkstøy.....	57
13.3.2	Flytrafikkstøy	57
13.4	Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	58
14	Vedlegg.....	59

2 SAMMENDRAG

Råholt er i dag et område som er i under hyppig utvikling. Det er stor villighet til å satse på prosjekter fra utbyggersiden, samtidig som området har en stor befolkningsvekst. Det forventes en fortsatt sterk befolkningsvekst innenfor planområdet de nærmeste årene.

Den gjeldende kommunedelplanen for området Råholt – Sagmoen ble vedtatt av Eidsvoll kommunestyre 6. oktober 1997. Denne kommunedelplanen vil i løpet av året runde 20 år. Det betyr at det vil være behov for en ny kommunedelplan med reviderte bestemmelser tilpasset dagens krav til utvikling av området.

Kommunedelplanen for Råholt er ment å fungere som overordnet *styringsverktøy* for Råholtområdet. En ny og oppdatert kommunedelplan er viktig for den videre utviklingen av Råholt, slik at den blir styrt på best mulig måte for å skape gode bo- og oppvekstmiljøer.

I forslaget til ny kommunedelplan er det foretatt følgende grep:

- Det er utarbeidet et sett med nye oppdaterte bestemmelser
- Plankartet er oppdatert i henhold til bestemmelsene
- Det er gjort vurderinger av rekkefølge på utbyggingsområder

Et av hovedfokusområdene ved utarbeidelse av ny kommunedelplan for Råholtområdet, har vært arbeidet med å definere et tydelig tettstedssentrum, samt utredninger knyttet til trafikkavvikling i området.

I denne rulleringen av kommunedelplanen har det ikke vært fokus på å ta inn nye utbyggingsområder, men det har blitt arbeidet med å tilrettelegge best mulig for de områdene som allerede er tatt inn i planen. Noen utbyggingsområder, som har ligget lenge inne i overordnede planer uten å ha blitt bygd ut, er foreslått tatt ut av plankartet. Samtidig er det foreslått enkelte endringer av formål.

3 INNLEDNING

3.1 HENSIKTEN MED PLANARBEIDET

3.1.1 BAKGRUNN

Gjeldende kommunedelplan for området Råholt – Sagmoen ble vedtatt av Eidsvoll kommunestyre 6. oktober 1997.

I kommunens planstrategi for 2012 – 2015 er det på side 10 vist til følgende vurdering av planbehov:

«Kommunedelplan for Råholt/Sagmoen 1997-2008 bør tas opp til ny vurdering og eventuelt utvides til å omfatte Dal. Dette må ses i sammenheng med følgende vedtak i kommunestyret den 24.01.12:” Rådmannen bes ta initiativ til et tettstedsutviklingsprosjekt for sørbygda, med særskilt fokus på Råholt og Dal.”»

Med bakgrunn i dette, samt et generelt behov for en god overordnet plan har kommunen valgt å starte opp arbeidet med ny kommunedelplan for Råholt.

Et av hovedfokusområdene ved utarbeidelse av ny kommunedelplan for Råholtområdet, har vært arbeidet med å definere et tydeligere sentrum. I dag strekker sentrumsfunksjonene seg langs store deler av Trondheimsvegen gjennom Råholt, uten en definert sentrumskjerne.

Råholt er i dag et område som er under stort press. Det er stor villighet til å satse på prosjekter fra utbyggersiden, samtidig som området har en stor befolkningsvekst.

Dette har ført til behov for en plan og planprosess som blant annet har sett på følgende punkter:

- utfordringer med trafikkavvikling
- Behov for skoler, barnehager og andre offentlige og private tjenester
- Tilrettelegge for gang- og sykkel
- Tilgang til friluftsliv/grøntområder
- Utbyggingsrekkefølge av områder

I denne rulleringen av kommunedelplanen har det ikke vært fokus på å ta inn nye utbyggingsområder, men det har blitt arbeidet med å tilrettelegge best mulig for de områdene som allerede er tatt inn i kommuneplanen. Det har også vært aktuelt å omprioritere områder.

Planprogrammet for kommunedelplanen ble fastsatt av Formannskapet i Eidsvoll kommune 07.06.2016.

3.1.2 FORMÅL MED PLANEN

Formålet med kommunedelplanen er å få et overordnet politisk og administrativt forutsigbart styringsverktøy, som både på kort og lang sikt kan medvirke til at Råholt skal være et sted med gode bo- og oppvekstmiljøer i nært samspill med natur og naturopplevelser. Det er også et mål at Råholtområdet skal kunne håndtere veksten man opplever på Øvre Romerike på best mulig måte i fremtiden.

Kommunen skal legge til rette for et variert næringsliv basert på bærekraftige prinsipper der kommunen bygger på regionale strategier for en konkurransedyktig og bærekraftig hovedstadsregion.

Premissene for planarbeidet er lagt gjennom de overordnede styringsdokumentene som er beskrevet nedenfor, og de strategiske temaområdene som er løftet fram som de viktigste utfordringene (definering av sentrum, trafikkavvikling, befolkningsutvikling, langsiktig arealstrategi, folkehelse og næringsutvikling).

3.1.3 OPPBYGNING AV PLANEN

Kommunedelplanen består av 3 dokumenter som er gjenstand for politisk behandling/vedtak:

- Plankart
- Bestemmelser
- Planbeskrivelse

Planbeskrivelsen er et dokument som forteller hvilke endringer planen foreslår, hvorfor endringene er foreslått og hvordan disse er konkret nedfelt i kart og bestemmelser. Deler av teksten referer derfor presist til konkrete faguttrykk knyttet til plan- og bygningsloven. Det er lovpålagt å lage en slik beskrivelse, og denne utdypes ytterligere av konsekvensutredningen og ROS-analysen, plankart og bestemmelser.

I tillegg til plandokumentene bygges planen opp av understøttende kunnskapsgrunnlag og utredningsdokumenter for tema som beskrevet i planprogrammet. Det utarbeides også en risiko- og sårbarhetsanalyse som vil supplere plandokumentene.

Komplett oversikt over dokumenter til planen listes opp i kapittel 16.

3.2 OVERORDNEDE FØRINGER OG RETNINGSLINJER

3.2.1 LOVGRUNNLAGET FOR PLANARBEIDET

Rullering av kommunedelplan for Råholt gjennomføres i henhold til [Lov om planlegging og byggesaksbehandling \(LOV 2008-06-27 nr. 71\)](#) (pbl.) § 11-1.

«Kommunedelplanen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver, og bør omfatte alle viktige mål og oppgaver i kommunen. Den skal ta utgangspunkt i den kommunale planstrategien og legge retningslinjer og pålegg fra statlige og regionale myndigheter til grunn».

I plan- og bygningsloven § 11-5 er det nedfelt at kommuner kan utarbeide kommunedelplaner for deler av kommunens område:

*«Kommunen skal ha en arealplan for hele kommunen (kommuneplanens arealdel) som viser sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk. **Det kan utarbeides arealplaner for deler av kommunens område**»*

Videre sier loven at:

- Kommunedelplaner som omhandler arealbruk skal angi hovedtrekkene i arealdisponeringen og rammer og betingelser for hvilke nye tiltak og ny arealbruk som kan settes i verk, samt hvilke viktige hensyn som må ivaretas ved disponeringen av arealene.
- Kommunedelplaner av denne typen skal omfatte plankart, bestemmelser og planbeskrivelse hvor det framgår hvordan nasjonale mål og retningslinjer, og overordnede planer for arealbruk, er ivaretatt.

Planprogram, planbeskrivelse, konsekvensutredninger og risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS) er utarbeidet i tråd med pbl. §§ 4-1, 4-2 og 4-3, mens plankart og planbestemmelsene er utarbeidet i tråd med pbl. §§ 11-7, 11-8, 11-9, 11-10 og 11-11.

Hvert nye kommunestyre skal innen sitt første virkeår utarbeide en kommunal planstrategi jf. pbl. § 10-1. Ved behandlingen av denne planstrategien skal kommunestyret ta stilling til om det er behov for å revidere gjeldende kommunedelplaner, om deler av dem skal revideres, eller om de skal videreføres uten endringer.

3.2.2 NASJONALE OG REGIONALE FØRINGER OG RETNINGSLINJER

Nedenfor er det listet opp og beskrevet hvilke lover, nasjonale føringer/retningslinjer, regionale føringer og kommunale planer som er lagt til grunn i dette planarbeidet og i planprosessen.

Departementene har på bakgrunn av plan- og bygningsloven utarbeidet nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. Denne tar for seg viktige utviklingstrekk og understreker behovet for å vektlegge temaene klima og energi, by- og tettstedsutvikling, samferdsel og infrastruktur, verdiskaping og næringsutvikling, natur-/kulturmiljø og landskap, samt helse, livskvalitet og oppvekstmiljø. Disse forventningene er nedfelt i en rekke lover og styringsdokumenter. Også regionale planer og føringer danner rammer for kommunedelplanen.

Nasjonale føringer

[Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging](#)

Vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015. De nasjonale forventningene skal legges til grunn for fylkestingenes og kommunestyrenes arbeid med regionale og kommunale planstrategier og planer.

De nasjonale forventningene samler mål, oppgaver og interesser som regjeringen forventer at fylkeskommunene og kommunene legger særlig vekt på i planleggingen i årene som kommer. Forventningsdokumentet er retningsgivende for regional og kommunal planlegging. Fylkeskommunene og kommunene har ansvar for å finne helhetlige løsninger, der lokale forhold og lokalpolitiske interesser og hensyn ivaretas, sammen med nasjonale og viktige regionale interesser. Forventningene er knyttet til tre hovedtema:

- Gode og effektive planprosesser
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

[Naturmangfoldloven \(Lov 2009-06-19 nr. 100\)](#)

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden.

Gjennom denne loven må kommunen påse at arealendringer og byggetiltak ikke kommer i konflikt med det biologiske og geologiske mangfoldet etc.

[Jordloven](#) og [skogbrukslova](#) (Lov 1995-05-12 nr.23 og Lov 2005-05-27 nr. 31)

Vern av dyrka mark, dyrkbar mark og høyproduktiv skog er nedfelt i flere statlige dokumenter. Forutsetningen fra nasjonalt hold er at det er en veldig restriktiv holdning for å ta i bruk nye områder med dyrka mark, dyrkbar mark og produktiv skog til utbyggingsformål. Dersom områder foreslås tatt inn i planen som ligger på dyrka mark, dyrkbar mark eller produktiv skog må dette begrunnes for å bli vurdert omgjort til utbyggingsformål i forhold til hvilke samfunnsmessige goder utbyggingen vil legge til rette for.

[Forurensningsloven \(Lov 1981-03-13 nr. 6\)](#)

Nye utbyggingsområder skal ikke føre til økt forurensning. Tema forurensning er behandlet i konsekvensutredningene. I tillegg er temaet også belyst i ROS-analysen.

[Vannressursloven \(Lov 2000-11-24 nr. 82\)](#)

Planen skal ikke på noen måte føre til forurensning av vassdrag og grunnvann. Vurdering av dette tema er foretatt i konsekvensutredningene og ROS-analysen.

[Kulturminneloven \(Lov 1978-06-09 nr. 50\)](#)

Dette temaet er belyst i konsekvensutredningene. Kommunen har en egen kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer. Denne ble vedtatt av kommunestyret 7.12.2010 og vil bli benyttet i utredningsarbeidet. Det er også utarbeidet et eget kunnskapsgrunnlag knyttet opp mot kulturminner og kulturmiljø.

[Folkehelseloven \(Lov 2011-06-24 nr. 29\)](#)

Formålet med loven er å bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse, herunder utjevner sosiale helseforskjeller. Loven skal sikre at kommuner, fylkeskommuner og statlige helsemyndigheter setter i verk tiltak og samordner sin virksomhet i folkehelsearbeidet på en forsvarlig måte. Loven sier at kommunen skal ha nødvendig oversikt over helsetilstanden i befolkningen og de positive og negative faktorene som kan virke inn på denne. Det er behov for systematisk arbeid med folkehelse på alle arenaer, og dette må følges opp i de videre områdereguleringsplanene og detaljreguleringsplanene for Råholtområdet.

Nasjonale retningslinjer

[Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene](#)

Fastsatt ved Kronprinsreg.res. 4. september 2009 med hjemmel i lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) § 6-2 første ledd. Formålet med retningslinjene er å sikre at kommunene går foran i arbeidet med å redusere klimagassutslipp. Kommunene skal, i sin kommuneplan eller i egen kommunedelplan, innarbeide tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og sikre mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging. Prinsippene i Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene må gjennomgås for å vurdere om det er behov for å revidere bestemmelsene om energi. Bestemmelsene om energi må også vurderes i forhold til TEK 10.

[Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging](#)

Fastsatt ved kgl. res. av 26.09 2014, jf. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008, § 6-2. Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling

[Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging \(FOR-1995-09-20-4146\)](#)

Fastsatt av Miljøverndepartementet 20. september 1995. Utdypet og presisert gjennom [rundskriv T-2/08 «Om barn og planlegging»](#). Retningslinjene skal sikre et godt oppvekstmiljø for barn og unge gjennom å synliggjøre og styrke barn og unges interesser i planleggingen. Konsekvenser for barn og

unge skal vurderes. Barn og unge skal selv gis anledning til å delta i planprosessen. Det skal utarbeides retningslinjer for areal av betydning for barn og unge.

Det presiseres at det er kommunens ansvar å sørge for at all plan- og byggesaksbehandling ivaretar hensynet til barn og unges behov for gode oppvekstvilkår og nærmiljø uavhengig av hvem som initierer og utfører planleggingen.

Den rikspolitiske retningslinjen for barn og planlegging skal bl.a. sikre barn og unge tilstrekkelige og gode lekearealer. Kommunen skal foreta en samlet vurdering av barn og unges oppvekstmiljø for å innarbeide mål og tiltak i kommuneplanarbeidet.

[Retningslinjer for planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag](#)

Nye utbyggingsområder skal ikke lokaliseres til fareområder langs vassdrag. Disse vurderingene vil komme fram i konsekvensutredningene og i Risiko- og sårbarhetsanalysen.

[Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016](#)

Nye utbyggingsområder skal ikke lokaliseres i områder med støyverdier over det som er anbefalt i T1442/2016. Vurdering av tema støy vil skje både i konsekvensutredningene (hvor det er aktuelt) og i Risiko- og sårbarhetsanalysen.

[St.meld. 33 \(2012-1213\) «Klimatilpasning i Norge»](#)

Vurderes særskilt med tanke på klimaendringer som fører til våtere og kraftigere vær. Gjelder blant annet byggegrense mot sjø og vassdrag og håndtering av overflatevann.

[Klimaavtale - Paris](#)

I følge Regjeringen.no er Paris-avtalen den første rettslig bindende klimaavtale med reell global deltakelse fra alle land. Alle land har plikter og rettigheter i den nye avtalen. Alle land skal ha utslippsmål og rapportere på dem.

[Universell utforming \(diskriminerings- og tilgjengelighetsloven\)](#)

Lovens formål er å fremme likestilling og likeverd, sikre like muligheter og rettigheter til samfunnsdeltakelse for alle, uavhengig av funksjonsevne, og hindre diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne.

I forhold til kommunal planlegging vil en slik tilrettelegging i praksis skje gjennom reguleringsarbeidet. Det er imidlertid viktig at den overordnede planleggingen gjennom kommuneplanen også gir dette som en føring gjennom samfunnsdelen.

Regionale føringer

[Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus](#)

Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (RATP) ble vedtatt av Fylkestinget i Akershus og Oslo bystyre henholdsvis 14. og 16. desember 2015. Bakgrunnen for planen er et pålegg fra staten i 2008-09. Hensikten er at planen skal bidra til en konkurransedyktig og bærekraftig Osloregion.

Planen legger opp til at den forventede befolkningsveksten skal håndteres gjennom et mer konsentrert utbyggingsmønster og en større satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, da planarbeidet har vist at dette gir best mulighet til å redusere klimagassutslipp og nedbygging av grønne arealverdier, bedre fremkommeligheten i transportsystemet, og utvikle attraktive byer og tettsteder.

Planen inneholder overordnede strategier og kart knyttet til en regional areal- og transportstruktur, strategier og retningslinjer for henholdsvis arealbruk og transportsystem, samt et handlingsprogram

for de første fire årene. En regional plan skal legges til grunn for fylkeskommunens, kommunenes og statens planlegging og virksomhet i regionen. Planens mål, strategier, retningslinjer og handlingsprogram må dermed følges opp gjennom ordinære plan- og beslutningsprosesser hos alle aktørene.

For Eidsvolls del innebærer planen at den største veksten skal legges i tilknytning til de prioriterte tettstedene Eidsvoll sentrum/Sundet og Råholt. Når det gjelder utbygging utover disse prioriterte stedene, må det tas sikte på en begrenset utbygging innenfor eksisterende byggesone i form av fortetting, såkalt vedlikeholdsvekst. Det forventes at områder avsatt i gjeldende kommuneplaner til utbyggingsformål, som ikke er regulert pr. vedtaksdato for den regionale planen, og som ikke er i tråd med mål, strategier og retningslinjer i planen, vurderes tatt ut ved revisjon av kommuneplanens arealdel. Det forventes at en eventuell videreføring av slike arealer til utbyggingsformål i ny kommuneplan begrunnes.

[Fylkesmannens forventningsbrev 2016](#)

Fylkesmannen i Oslo og Akershus har forventninger til kommunal planlegging både når det gjelder kommunens ansvar som planmyndighet og hvilke overordnede føringer som skal ivaretas i planene som vedtas av kommunestyrene. Dette gjelder blant annet innenfor temaområdene miljøvern, jord – og kulturvern, samfunnsikkerhet, helse og barn og unge. Fylkesmannens rolle i planprosessene, er først og fremst å påse at regionale og nasjonale interesser ivaretas. Hovedstadregionen er et pressområde og fylkesmannen påpeker at det er viktig at boligbyggingen forsterkes på de rette stedene. Det er lagt føringer om utarbeidelse av langsiktig grunn grense.

Det er et nasjonalt mål at veksten i persontrafikken skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det er vedtatt nye statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Fylkesmannen vil prioritere oppfølgingen av disse. Med basis i helhetlige risiko- og sårbarhetsanalyser skal kommunal planlegging vektlegge klimatilpasning. Det må ikke legges opp til utbygging i flom- og skredutsatte områder. Biologisk mangfold, jordvern og barn og unge er andre områder som blir framhevet spesielt.

[Regional plan for masseforvaltning](#)

Forslag til regional plan for masseforvaltning forventes å komme på høring i februar 2016. Hensikten med planen er å sikre en enhetlig forvaltning av byggeråstoffer og overskuddsmasser i et langsiktig perspektiv der det i størst mulig grad blir tatt hensyn til miljø- og samfunnsinteresser. Planen med mål, strategier, retningslinjer og tiltak er ment som et verktøy som skal bidra til enklere og mer effektiv saksbehandling. I forlengelsen av dette er det utarbeidet et grunnlagsdokument for Eidsvoll som tar for seg masseforvaltning og forlag til bestemmelser. Dokumentet ligger som vedlegg.

[Regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv i Akershus 2016-2030](#)

«Aktivitetsløftet - regional plan for fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv i Akershus for 2016-2030» ble vedtatt av fylkestinget i desember 2016. Planen bidrar til ny, langsiktig og samlet satsing som skal løse felles behov i regionen. Planen skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i regionen. Planen legger også grunnlaget for koordinert samhandling for å nå vedtatte mål, der alle aktører bidrar med sin del. Hensikten med planen er å oppnå et trendskifte for økt fysisk aktivitet, idrett og friluftsliv. Planen er ment å være et viktig styringsgrunnlag fram mot 2030 for stat, fylke, kommuner, interesserorganisasjoner og aktører som skal bidra til å oppnå dette trendskiftet.

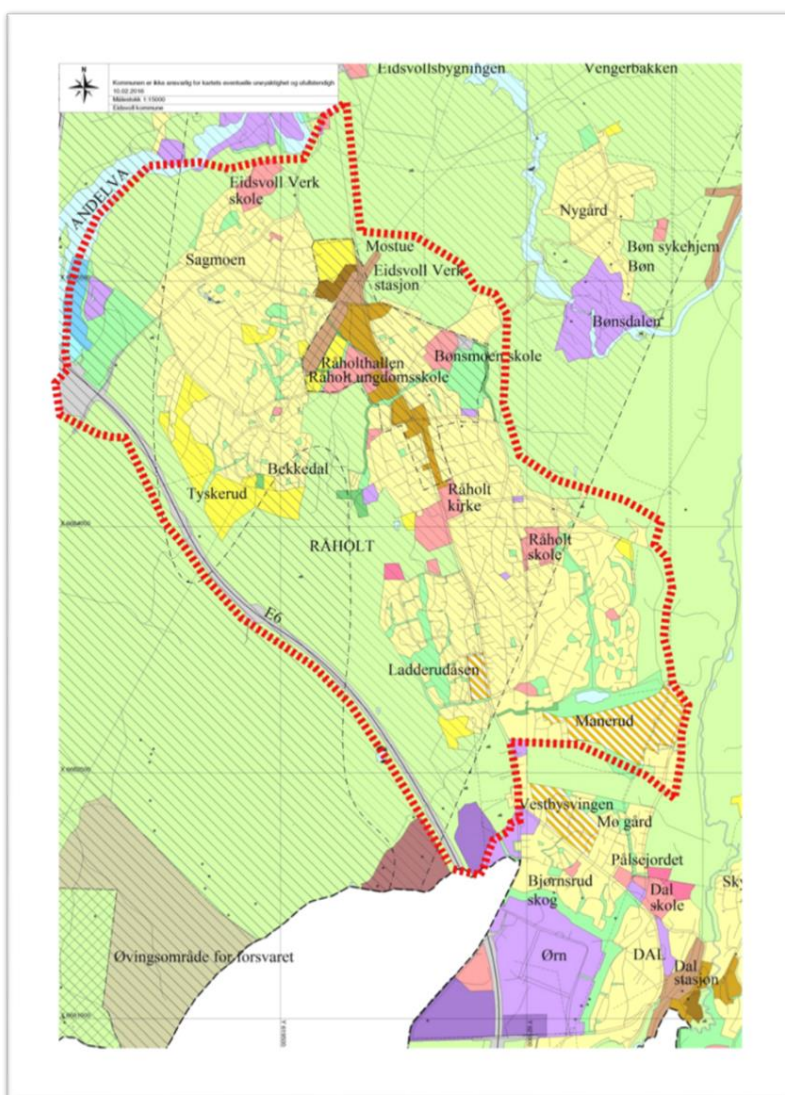
4 PLANAVGRENSNING

4.1 AVGRENSING AV PLANOMRÅDET

I det fastsatte planprogrammet for kommunedelplanen ble det foreslått en avgrensning av planområdet, det ble videre presisert at den endelige planavgrensningen for kommunedelplanen for Råholt skulle avklares gjennom planprosessen.

Det er i arbeidet med kommunedelplanen lagt til grunn følgende avgrensning:

Planavgrensningen strekker seg i nord mot Andelva, i vest til og med E6, i sør langs Trondheimsvegen ved Vestbysvingen og i øst i ytterkant av Manerud-området og eksisterende bebyggelse.



Figur 1: Forslag til planavgrensning. Kilde: Eidsvoll kommune

I planprogrammet fremgikk det at den endelige planavgrensningen for kommunedelplanen for Råholt skulle avklares endelig gjennom planprosessen. I all hovedsak har vi valgt å holde på den foreslåtte planavgrensningen. Ved nærmere grensegang i forbindelse med tilvirkning av digital plan, er den stiplede grensen slik den er vist i skissen over justert noe.

Planavgrensningen ble utvidet noe i forhold til gjeldende kommunedelplan. Bakgrunnen for dette var ikke at det skulle tas inn nye utbyggingsområder, men for at det skulle varsles et stort nok område for det videre planarbeidet. Det ble også skrevet at det kunne være aktuelt å innskrenke planområdet i den videre prosessen.

Det ble også tatt inn områder som i dag er LNF-områder. Disse har man valgt å ta med, da det i kommunedelplanen vil være aktuelt å forsterke LNF-status inne i «utbyggingssonen» rundt stasjonsområdet.

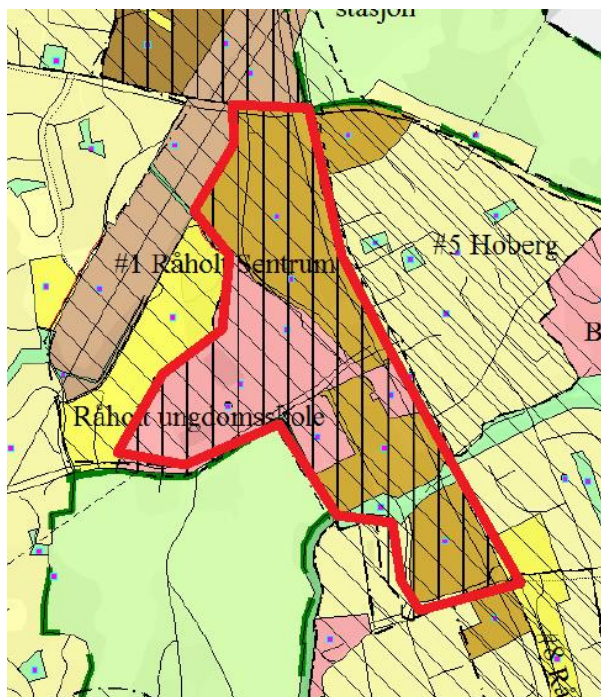
Planavgrensningen er i denne planen foreslått trukket nord for Dal. Bakgrunnen for at man har valgt denne avgrensningen er at de hovedproblemstillingene man ønsker å utrede er innenfor det avgrensede planområdet, og at denne planavgrensningen vil kunne føre frem til en plan som vil fungere som best mulig fremtidig styringsverktøy for Råholt.

Trekkes planavgrensningen lengre syd og inkluderer Dal, vil planområdet bli for omfattende til at planen vil kunne fungere som det tiltenkte verktøyet. For Dal tettstedsområde vil det kunne vurderes en egen områderegeringsplan i en separat planprosess. Det har ved varsel om planoppstart kommet innspill og ønsker om også å ta med seg Dal i kommunedelplanen. Vi har fortsatt valgt å holde Dal utenfor med begrunnelsen gitt ovenfor.

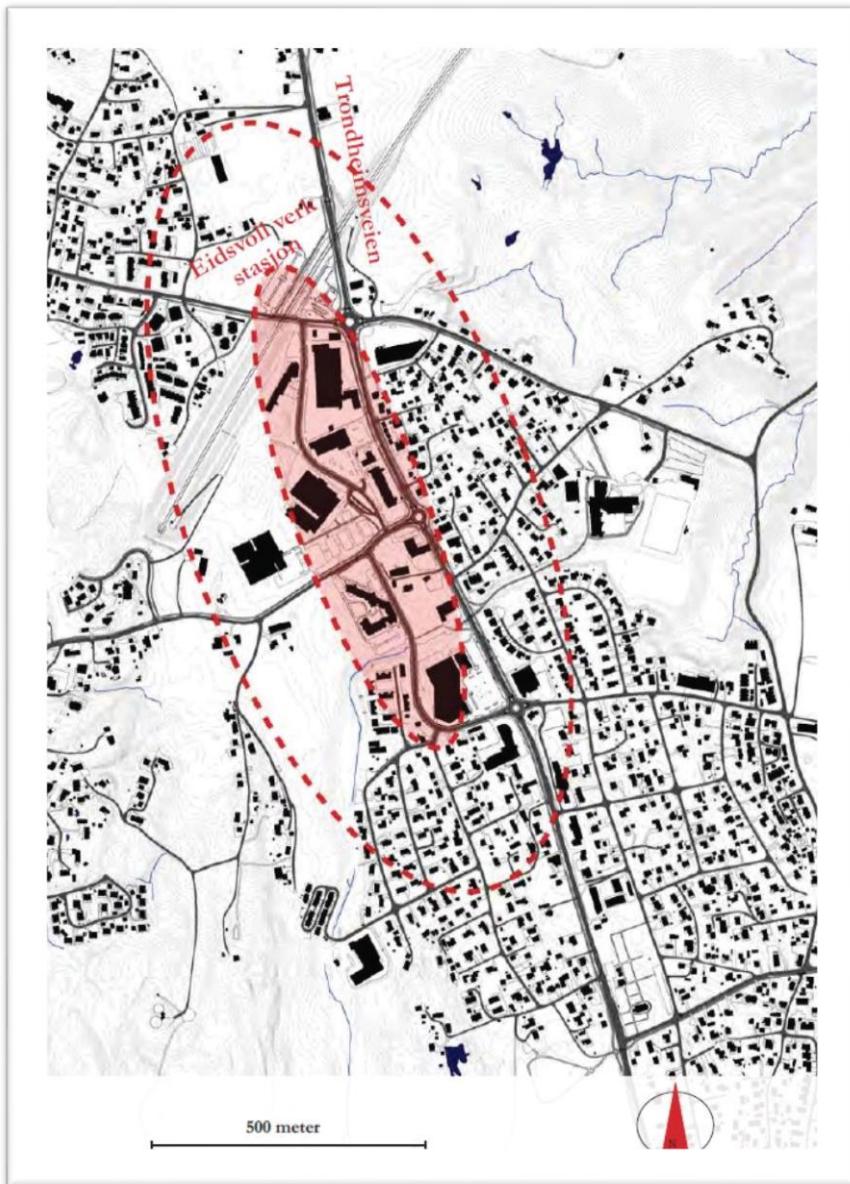
4.2 AVGRENSING SENTRUMSOMRÅDE

Et av hovedmålene med planarbeidet har vært å definere et tydelig sentrumsområde. Det er i den forbindelse i planprosessen gjennomført en mulighetsstudie av Asplan Viak AS, samt en tettstedsanalyse for Råholt av arkitektfirmaet Pir 2.

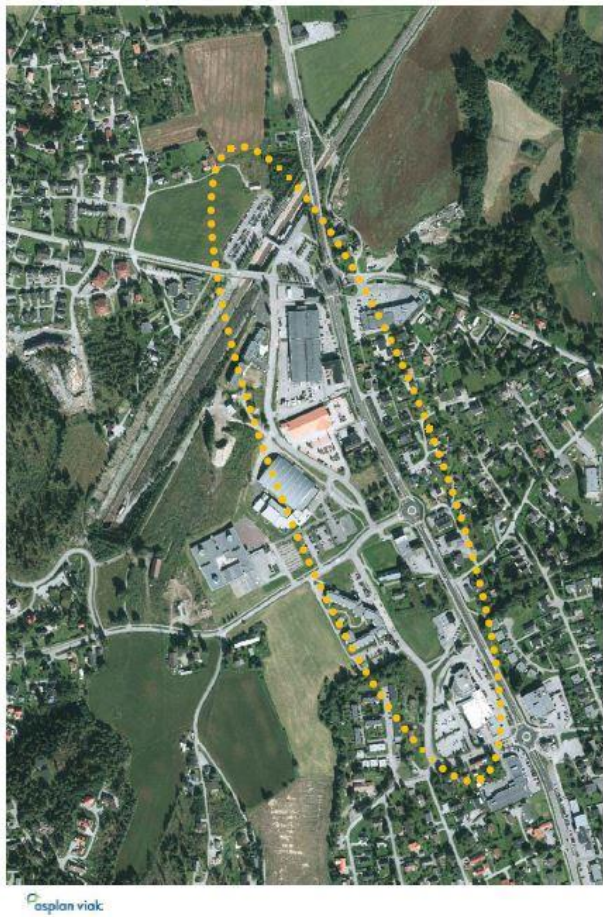
Med bakgrunn i disse rapportene har man endt opp med følgende grunnlag for avgrensning av Råholt sentrum:



Figur 2: Avgrensningen skissert med rød strek



Figur 3: Skisse fra Asplan Viak AS - sentrumsområdet på Råholt.



Figur 4: Avgrensning av sentrumsområde. Kilde: Asplan Viak AS



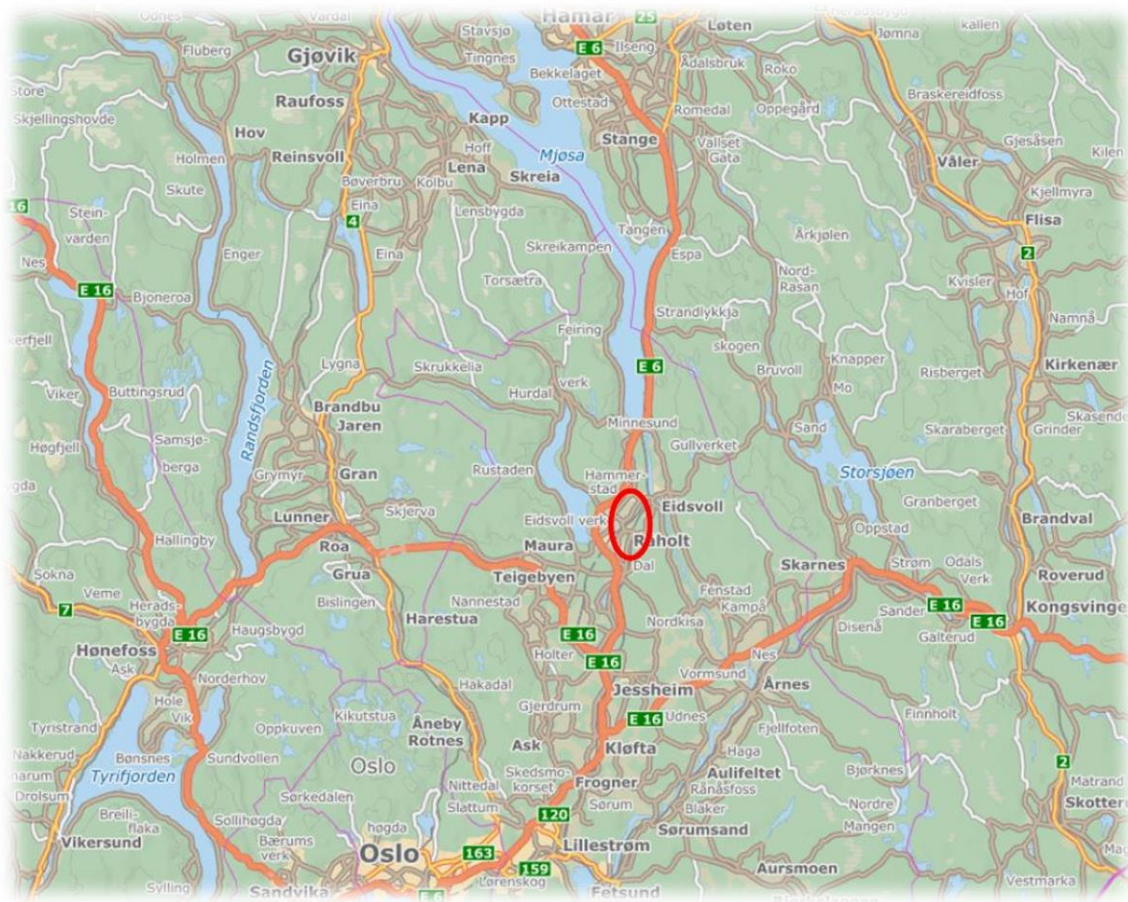
Figur 5 Oppsummeringsprinsippkisse for Råholt sentrum Kilde: Pir II - tettstedsanalysen

5 PLANOMRÅDET

5.1 INNLEDNING

Her følger noen korte faktaopplysninger om planområdet.

Nedenfor er det tatt et utsnitt av områdene rundt Råholt for å illustrere og vise den sentrale beliggenheten av planområdet i en større sammenheng.



Figur 6 Planområdets plassering vist med rød sirkel

5.2 HISTORISK OVERSIKT

Den eldste historien fra Råholt-/Sagmoenområdet forteller om tre urgårdssamfunn fra eldre jernalder som da ble bundet sammen med tråkk og stier, de gamle oldtidsvegene. Svartedauden i 1349 fikk konsekvenser for bosettingen, og først på 1600-tallet hadde området på nytt gjenvunnet folketallet.

Oldtidsvegene har bestemt flere av eiendoms grensene, noe som senere har vært med på å styre utbyggingen av tettstedet. Trondheimsvegen ble i ca. 1770 etablert som den kongelige Trondhjemske hovedveg, og denne ordnet da den første tettstedsbebyggelsen med funksjoner for de vegfarende.

Senere ble det industriutvikling langs Andelva og da spesielt i Bønsdalen, som utløste behovet for boligbygging i området. På midten av 1800-tallet kommer de første tettstedsdannelsene langs Sundbyvegen, på Mostue, og syd for Råholt kirke. Senere rundt 1900-tallet utviklet Teie seg som tyngdepunkt og bebyggelsen bredte seg senere innover Råholtjordet.

Oppgangstiden for industrien i etterkrigstiden medførte at Råholt/Sagmoenområdet i den perioden hadde en sterk vekst i etablering av boliger. På tross av nedgangstider i den lokale industrien som kom på 60-tallet fortsatte tettstedet likevel å vokse. Dette antas å ha bakgrunn i at folk ble mer mobile og at Råholt/Sagmoens beliggenhet i tilknytning til Trondheimsvegen og nærhet til jernbane, ga gode kommunikasjoner til Oslo. Lavere tomtepriser må også ha spilt en rolle her. (Kommunedelplan for Råholt – Sagmoen 1997-2008 planbeskrivelse s. 19)

Tettstedets opprinnelse er knyttet til industriutviklingen langs Andelva, de seks fossene i elva og industri knyttet til skogen. Råholt ble til som boligområde for arbeidere i industrien på begynnelsen av 1900-tallet. Gangavstand til arbeidsstedet i Bønsdalen var avgjørende for denne utviklingen. Råholt gård ble i 1916 kjøpt av Mathiesen som delte opp bruket og utparsellerte det til tomter. I åra 1922-24 ble Råholtjordet bygd ut med frittliggende tomannsboliger etter mønster fra filantropiske hagebyanlegg. Råholt ble først bygd ut med en del plasser og småbruk. I tillegg ligger noen steder gårdstun fra større gårder igjen inne i bebyggelsen. Etableringen av jernbanen har også vært av betydning for utviklingen av stedet. Området er prega av høy utbyggingstakt etter at hovedflyplassen ble anlagt i Ullensaker og Gardermobanen med ny stasjon på Råholt/Eidsvoll Verk kom i 1998.

Til delområdet hører Sagmoen som også var knyttet til industrien (bl.a. sagbruk) langs Andelva. Området er prega av plass- og småbruksbebyggelse. Kombinasjonen av arbeiderboliger og småbruk viser hvordan folk var avhengig av noe selvberging gjennom husdyrhold og dyrking av grønnsaker, i tillegg til lønnsarbeid knyttet til industrien. Mange av plassene var eid av Eidsvoll Verk inntil Schlanbusch i sitt testamente ga beboerne eiendomsrett til plassene.

5.3 TOPOGRAFI OG LANDSKAP

Råholt ligger i et stort landskapsrom som avgrenses av åsrygger langt utenfor planområdet. Mest markant er Mistberget i nordvest, et blikkfang og orienteringspunkt som er synlig fra mange steder på Råholt. I nordøstlig retning er landskapet vidt og åpent.

Kommunedelplanen fra 1997¹ deler Råholt inn i 5 hovedgrupper, som alle er betinget av den geologiske historien.

1. Åslandskapet knyttet til Tærudåsen og Ladderudåsen.

Området består av oppstikkende grunnfjellspartier med hard og næringsfattig gneis, som gir opphav til et relativt næringsfattig jordsmonn. Åsen har en nord-sydgående hovedretning.

2. Flatelandskapet rundt åsene.

Flatelandskapet er preget av sandavsetninger, og ligger som et tilnærmet flatt platå både øst og vest for åsene. Platået faller svakt mot nord.

3. Ravinelandskapet mot øst.

¹ Kommunedelplan for Råholt – Sagmoen 1997-2008 s. 35 flg.
Planbeskrivelse datert: 10.08.2017

Jordsmonnet her er vesentlig leire som ble avsatt i den såkalte Eidsvollfjorden etter hvert som isbreen trakk seg tilbake for snaut 10 000 år siden. Ravinene er et resultat av vannets graving i leira.

4. Elvelandskapet tilknyttet Andelva.

Elvelandskapet er av noe yngre geologisk alder. Andelvas løp ble dannet da Bretungen som lå over Hurdalsjøen trakk seg tilbake. Smeltevannet fra breen formet Andelva.

5. Dødislandskapet rundt Huldretjern.

Etter at selve hovedbreen trakk seg tilbake, ble store blokker med is («dødis») liggende igjen i løsmassene. Da disse smeltet, ble det dannet store groper i landskapet. Noen av disse er vannfylte og danner dødisjøer og –tjern.

I kommunedelplanen fra 1997 ble det konkludert med at de største landskapsverdiene er knyttet til det sammenhengende natur- og jordbrukslandskapet som ligger rundt tettstedet. Innenfor disse områdene finner en de mest markante silhuettene som synes på lang avstand, flere verdifulle utsiktspunkter, samt landskapstyper som det begynner å bli lite av, som f.eks. raviner. De skriver videre at: «For å ivareta de viktigste landskapstrekkene i området, kan det være aktuelt å fastsette en klar avgrensning som sikrer de sammenhengende natur- og jordbruksarealene mot inngrep som kan forringe landskapsverdiene». Dette sees det nærmere på i dagens forslag til kommunedelplan, hvor det foreslås inntatt en «grønn grense» nettopp for å konsentrere utbyggingen innenfor de områdene som er avsatt til boligformål, samt styrke vernet av de grønne områdene rundt.

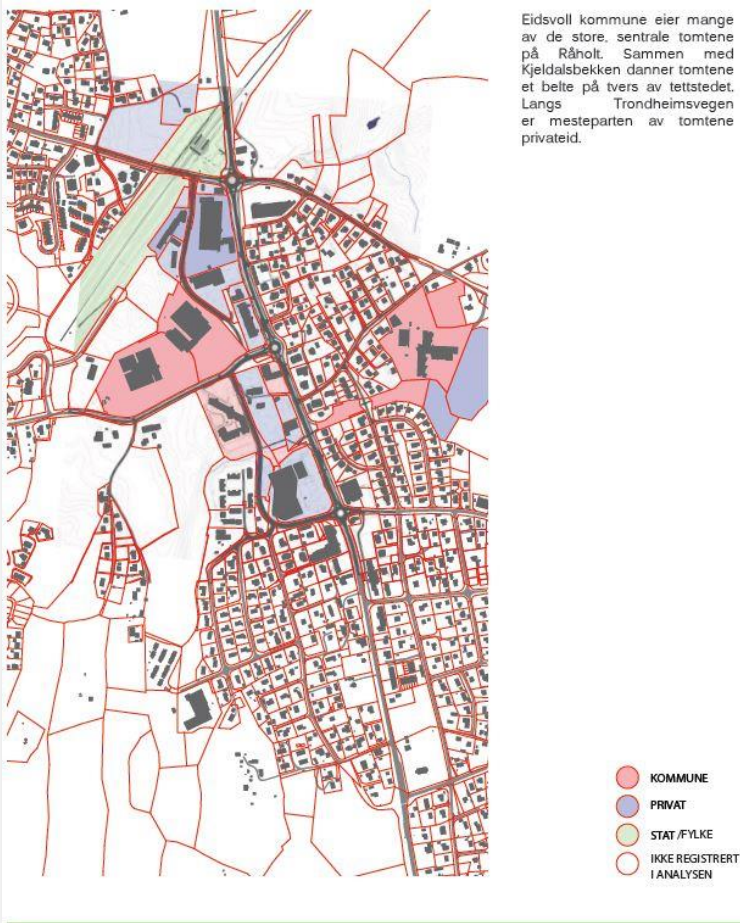
5.4 EIENDOMSFORHOLD

Eiendomsforholdene innenfor planområdet er svært sammensatt. Det er i all hovedsak private grunneier, samt områder eid av stat, kommune mv.

Siden det her er snakk om en overordnet kommunedelplan beskrives ikke de generelle eiendomsforholdene ytterligere.

Nedenfor følger et utsnitt fra tettstedsanalysen for Råholt. Den tar kun for seg Råholt sentrum, og det er i figuren nedenfor vist hovedtrekkene i eiendomsforholdene innenfor sentrumsområdet.

GRUNNEIERFORHOLD



Figur 7: Utsnitt fra Tettstedsrapporten - Pir 2 AS - s. 56

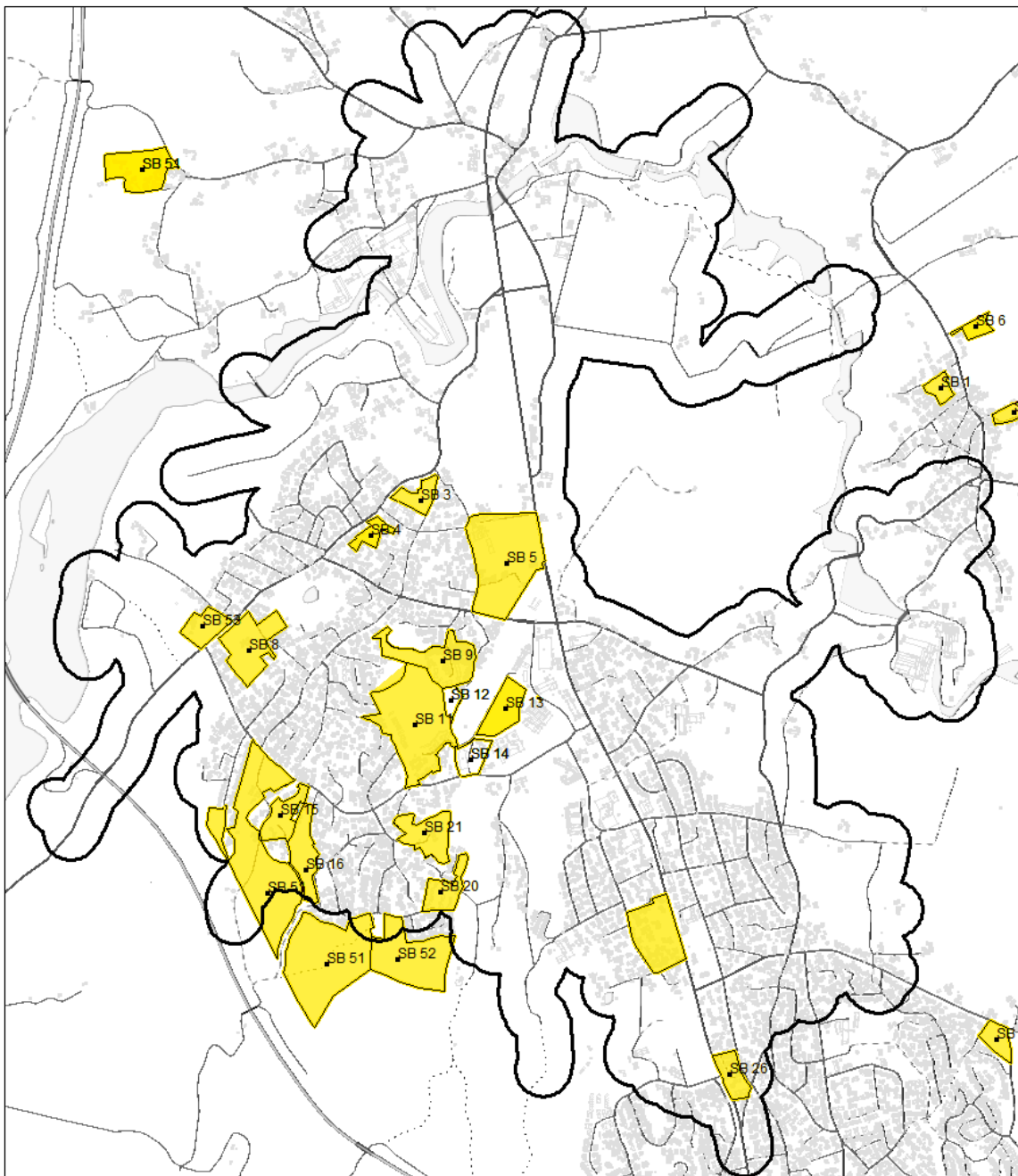
5.5 BOLIGOMRÅDER

Innenfor planavgrensningen er det definert flere boligområder. Noen er relativt nybygd, andre er godt etablerte eneboligområder. Flere av de godt etablerte boligområdene vil på sikt være gjenstand for transformasjon, hvor en på sikt vil bygge tettere og høyere. Trenden for slike områder er at det utvikles fra eneboliger til rekkehus, leiligheter og blokkbebyggelse.

5.6 BOLIGPOTENSIALET INNENFOR PLANOMRÅDET RÅHOLT/EIDSVOLL VERK

Innenfor Råholt/Eidsvoll Verk er det vurdert et boligpotensiale på 2608 boenheter, noe som utgjør ca. 35 % av totalen i kommuneplanen for Eidsvoll. Som det fremgår av figur 8 vil hovedvekten av fortetting innenfor Råholt/Eidsvoll Verk kunne skje i nordvest iht. mulige arealreserver. I søndre del av planområdet opp til ca. 600 boenheter hovedsakelig øst for Trondheimsvegen, med hovedvekt av

eneboliger og rekkehus. I forbindelse med vurdering av boligpotensialet er det vurdert hvilke typer boliger, og en grov vurdering er ca. 2000 leiligheter, resten rekkehus og eneboliger. Svart strek viser avgrensning av dimensjoneringsgrunnlaget for vekstområdet, gule felt viser bolig potensialet. Samlet boligpotensialet er vist i tabell 6 nedenfor.



Figur 8: Boligpotensialet innenfor Råholt/Eidsvoll Verk.

Felt	Navn	Boliger
SB 3	Sagmoen	60
SB 4	Sagmoen	15
SB 5	1814-byen	1000
SB 9	Fransstua	120
SB 8	Berntsengutua	83
SB53	Sagmoen del av 123/9	13
SB51, 52	Tyskerud, Bekkedal	300
SB 15	Solbakken, Frankebo, Vetlebo & Fagerli	19
SB 21	96/14, 18 & 142	20
SB 14	Grindatunet, B1 & B2	100
SB 13	Grindatunet, B3 & B4	390
SB 11	Grinda	200
SB 12	Grindatunet, B5	50
SB 20	Gbnr 96/43	4
SB 16	Granhaugåsen	50
SB 26	Sømoe	4
SB 61	Kroken	180
	Sum	2608

Tabell 6: Vurdering av boligpotensialet på Råholt/Eidsvoll Verk. (Kilde: Eidsvoll kommune)

5.7 NÆRINGS, HANDEL OG SERVICEAREALER

Innenfor området finnes det ulike former for nærings, handels og servicearealer.

Det meste er konsentrert langs med Trondheimsvegen og er av ulik art. I Råholt sentrum finnes kjøpesenteret Amfi Eidsvoll.

Helt syd i planområdet er det en pågående områderegeringsplan for et nytt næringsområde. Dette planarbeidet er nylig startet opp.

6 PLANSTATUS

6.1 KOMMUNEPLAN

6.1.1 KOMMUNEPLANEN 2015-2026 OG SAMFUNNSDELEN 2011-2022.²

Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt 6.9.2011, mens arealdelen ble vedtatt 10.3.2015. Med bakgrunn i visjonen er det i gjeldende kommuneplan formulert følgende hovedmålsetting:

Grunnlovsbygda Eidsvoll skal være en attraktiv og god kommune å bo og leve i. I samarbeid med sine innbyggere skal kommunen arbeide for at kulturarv, miljø, naturressurser, arealer og økonomi forvaltes på en måte som sikrer gode levekår for alle, og som sikrer en bærekraftig og framtidsrettet samfunnsutvikling.

For å realisere visjonen og hovedmålsettingen er det i kommuneplanens samfunnsdel satt fokus på fire områder med tilhørende hovedmål:

<i>Levekår:</i> Innbyggerne i Eidsvoll skal oppleve god livskvalitet, sosial rettferdighet og gode muligheter til utdanning og utvikling	<i>Næringsutvikling:</i> Eidsvoll kommune skal i kraft av sin kompetanse, historie, kultur og sentrale beliggenhet på Østlandet framstå som en attraktiv kommune for næringsetablering og næringsutvikling.
<i>Arealbruk og utbyggingsmønster:</i> Eidsvoll kommune skal vektlegge et langsiktig, robust, trygt og miljøvennlig utbyggingsmønster i all arealplanlegging.	<i>Miljø:</i> Eidsvoll kommune skal bevare og utvikle sitt grønne preg og sine natur-, kultur- og miljøkvaliteter.

Til hvert område er det satt opp hovedmål, delmål og strategier som viser hvordan kommunen skal lykkes med å nå hovedmålene.

Kommuneplanen og samfunnsdelen er under rullering.

6.1.2 KOMMUNEDELPLANER OG ANDRE OVERORDNEDE KOMMUNALE PLANER/VEILEDERE

Nedenfor følger eksisterende overordnet planverk og veiledere i kommunen. Disse har fulgt som et grunnlag for planarbeidet med kommunedelplanen for Råholt.

Kommunedelplaner

[Gjeldende plan for Råholt-Sagmoen \(Kart- Bestemmelser\)](#)

Gjeldende plan ble vedtatt av kommunestyret 6.10.1997. Mye av grunnlagsmaterialet som ble utarbeidet i forbindelse med dette planarbeidet, er benyttet i dette planarbeidet.

[Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer](#)

² Er under rullering: utarbeidet plan vil bestå av arealdel og samfunnsdel i ett dokument.
Planbeskrivelse datert: 10.08.2017

Kommunedelplanen ble vedtatt av kommunestyret 7.12.2010. Formålet med planen er å øke kunnskapen om kommunens kulturminner og kulturmiljøer og å sikre disse verdiene for ettertida. Planen er derfor et viktig redskap i den kommunale saksbehandlingen og er lagt til grunn i kommunedelplanen.

[Trafikksikkerhetsplan 2015-2024](#)

Planen ble vedtatt i kommunestyret 10.november 2015. Det ble samtidig vedtatt at den skal rulleres innen 1. oktober 2016. Dette arbeidet er i gang og planforslaget er vedtatt lagt ut på høring 28.03.2017. Planen skal registrere trafikkfarlige steder og lage en utbedringsstrategi for disse. Planen er nært knyttet opp mot aksjon skoleveg og det gis utbedringstilskudd fra fylkeskommunen til prosjekter knyttet opp mot dette.

[Landbruksplan 2007-2017](#)

Landbruksplanen ble vedtatt av daværende hovedutvalg for kultur og næring 1.3.2007. Formålet med planen var å utforme en landbrukspolitisk plattform for kommunen med vekt på følgende:

- legge rammene for kommunens utøvelse av den myndighet kommunen har innenfor landbrukssektoren
- sette opp mål og tiltak for næringsutvikling og miljøinnsats i landbruket i Eidsvoll
- definere funksjon og arbeidsområde for seksjon for landbruk og næring i planperioden

Temaplaner

[Folkehelsestrategi for Eidsvoll 2014](#)

Vedtatt av kommunestyret 17.6.2014. Strategien bygger på målsetting nedfelt i kommuneplanen 2011-2022 og Handlingsplan 2013-2016 og skal danne grunnlag for det videre folkehelsearbeidet i kommunen.

[Klima- og energiplan 2011-2020](#)

Vedtatt av vedtatt av kommunestyret 21.6.2011 som en tematisk kommunedelplan. Klima- og energiplanen inneholder en statusdel med historisk og framskrevet energiforbruk og klimagassutslipp, kommunens mål for reduksjon av energiforbruk og klimagassutslipp og et handlingsprogram med forslag til prioriterte tiltak for å oppnå målene.

[Plan for idrett og fysisk aktivitet i Eidsvoll 2010-2020](#)

Vedtatt av kommunestyret 8.12.2009. Planen skal danne grunnlaget for en målstyrt utvikling for denne sektoren. For å få spillemidler forutsetter Kulturdepartementet at anlegg må være innarbeidet i en kommunal anleggsplan. Kommunedelplanen består av en generell del, en langsiktig del og en kortsiktig del/handlingsprogram.

[Overordnet beredskapsplan](#)

Vedtatt av kommunestyret 10.3.2015. Planen omfatter mål, definisjoner, ansvar, myndighet, organisering, oversikt over delplaner, oversikt over tiltakskort for viktige hendelser, rutiner for evakuering, rutiner for informasjonsarbeid, ressursoversikt og forbedringsarbeid.

[Strategisk næringsutviklingsplan](#)

Vedtatt av kommunestyret 10.05.2016. I planen er det blant annet knyttet strategier og mål for lokalisering av ulike typer næring og handelsvirksomhet. Satsingsområdet «Rett virksomhet på rett sted» beskriver strategier for lokalisering av ulike næringer, og innebærer at virksomheter med stort potensiale for bruk av kollektivtransport (arbeids- og besøksintensive virksomheter) lokaliseres i sentrum av tettsteder med godt kollektivtilbud. Virksomheter som er avhengig av biltransport (godstransport) lokaliseres i områder med god biltilgjengelighet ved E6. Hovedmålsettingen er at det legges til rette for at arbeidsplassintensive virksomheter etableres i de prioriterte tettstedene Eidsvoll sentrum/Sundet og Eidsvoll Verk/Råholt.

Veiledere/annet

[Estetisk veileder](#) - Eidsvoll

Veilederen er utarbeidet for å ivareta og utvikle de lokale steds kvalitetene ved bebyggelsen i kommunen, og se dette i sammenheng med landskapet og de fysiske omgivelsene.

6.1.3 GJELDENE REGULERINGSPLANER

Innenfor planområdet finnes en rekke reguleringsplaner. Disse fremgår av kommunens planregister. Det er i denne beskrivelsen ikke listet opp de enkelte reguleringsplaner, da dette ville blitt for omfattende.

Lenke til kommunens planregister/planarkiv:

http://webhotel3.gisline.no/Webplan_0237/gl_planarkiv.aspx

Eldre reguleringsplaner

Det er i kommunedelplanprosessen ikke tatt endelig stilling til om eldre reguleringsplaner skal oppheves. Det bør, uavhengig av kommunedelplanarbeidet, gjennomføres en prosess hvor man går igjennom alle de eldre reguleringsplanene i området og gjennomfører en vurdering av om de skal oppheves eller ikke. Det bør forut for denne vurderingen settes en del kriterier for hvilke planer som skal beholdes og hvilke planer som oppheves.

Flere av planene er delvis erstattet av nye, men det er fremdeles gjeldende planer som er helt tilbake fra 1950 – 1960- tallet.

Slik det fungerer i dag har det fra enkelte planer blitt dispensert fra bestemmelsene i en rekke saker over mange år, slik at dispensasjonene har blitt de reelle bestemmelsene. Det er derfor viktig at det gjennomføres et prosjekt hvor det tas stilling til det ovennevnte for å få en bedre forutsigbarhet.

Flere av de gamle planene er følgelig heller ikke tidsriktige hva gjelder føringer på statlig, regionalt eller kommunalt nivå. Et slikt prosjekt bør gjennomføres i tett samarbeid med byggesaksavdelingen.

7 MEDVIRKNING OG PLANPROSESS

7.1 PLANPROSESSEN

Nedenfor følger en skjematisk oversikt over planprosessen ved utarbeidelse av en kommunedelplan.



Figur 9: Skjematisk oversikt over planprosessen. Kilde: www.vegvesen.no

7.2 KUNNGJØRING OG SAKSBEHANDLING

Formannskapet vedtok i møte den 01.03.2016 å legge forslag til planprogram for Kommunedelplan Råholt ut til offentlig ettersyn. Det ble samtidig varslet oppstart av arbeidet med kommunedelplanen. Planprogrammet lå ute til offentlig ettersyn i perioden 05.03.2016 – 30.04.2016.

7.3 SAKSGANG I KOMMUNEN FØR 1.GANGSBEHANDLING.

Varsel om oppstart av kommunedelplanarbeidet skjer samtidig med at forslag til planprogram sendes på offentlig høring og legges ut til offentlig ettersyn. Etter at innspillene er vurdert og eventuelle

justeringer er foretatt, fastsetter Formannskapet planprogrammet til kommunedelplanen. Deretter utarbeides et forslag til ny kommunedelplan som igjen skal sendes på offentlig høring og legges ut til offentlig ettersyn før kommunestyret endelig vedtar kommunedelplanen.

Utleggelse til offentlig ettersyn ble kunngjort på kommunens hjemmeside og i Eidsvoll Ullensaker Blad lørdag 05.03.2016. Høringsdokumentet ble sendt direkte til berørte offentlige myndigheter og organisasjoner, og ble lagt ut i rådhuset. Det har også vært tilgjengelig på kommunens hjemmeside i hele høringsperioden.

7.4 PLANPROGRAM

Planprogrammet ble fastsatt av Formannskapet i Eidsvoll kommune 07.06.2016.

7.5 MEDVIRKNING

Målet er en plan med gjennomføringskraft og et godt styringsverktøy for den videre utviklingen av området. Politisk forankring og bred medvirkning et overordnet mål for å bygge kunnskap, skape eierforhold og gjennomføringsønske. Prosessen i planarbeidet er derfor et viktig strategisk grep.

Medvirkningsprosessen er en viktig del av kommunedelplanarbeidet for Råholt.

Det har blitt gjennomført egne arbeids- og dialogmøter og informasjon/orientering ved politiske møter underveis i prosessen.

Informasjonsmøter/dialogmøter

Det vil bli holdt informasjonsmøter/dialogmøter i tilknytning til hver fase i planarbeidet (jfr. framdriftsplan). Disse møtene er åpne for alle.

I følge plan- og bygningsloven skal kommunen legge til rette for medvirkning i kommunale planprosesser. Planarbeidet skal legge til rette for bred medvirkning. Med medvirkning menes i denne sammenheng enkeltpersoners og grupperes rett til å kunne delta i og påvirke beslutningsprosesser.

Det er i forkant av utarbeidelse av planprogrammet avholdt et arbeidsmøte med politikerne i Formannskapet og Hovedutvalg for næring, plan og miljø. Innspill i fra dette møtet er tatt med inn i forslaget til planprogram.

Forslaget ble presentert i regionalt planforum 5. april 2016 og 9. mai 2017, og det ble arrangert et åpent informasjonsmøte om forslaget og kommunedelplanprosessen på Råholt ungdomsskole onsdag 16. mars 2016.

Det har blitt gjennomført ulike workshoper med ulike grupperinger. Det har blitt gjennomført interne arbeidsmøter, samt arbeidsmøter med politikerne.

7.6 MERKNADER OG INNSPILL

Til planprogrammet kom det inn ti innspill fra offentlige myndigheter, tre fra private og to fra lag og foreninger. Disse følger i sin helhet som vedlegg til det fastsatte planprogrammet.

Det er også kommet inn 21 innspill som vurderes som arealinnspill. I denne rulleringen av kommunedelplanen er det i planprogrammet vurdert at det ikke er behov for å legge inn nye arealer til bolig og næringsformål i kommunedelplankartet. Disse innspillene har blitt vurdert i den videre planprosessen. Vedlagt følger der også et sammendrag av innspillene med administrasjonens kommentarer.

Det har også løpende kommet innspill til planprosessen, som har blitt tatt med undervegs i prosessen. I tillegg til innspill og notater fra de avholdte workshopene som er gjennomført.

8 PLANTEMA OG KUNNSKAPSGRUNNLAG

8.1 PLANENS INNHOLD

Kommunedelplanen for Råholt skal være et styringsverktøy for den videre utviklingen av Råholtområde. Målet med planen er at den skal legge tydelige rammer for utviklingen av sentrumsområdet på Råholt, samt den videre utbyggingen i områdene rundt.

Planen skal også gi føringer for en bærekraftig mobilitetsplanlegging i området. Gode mobilitetsløsninger er avgjørende for å skape attraktive tettsteder.

Kommunedelplanen for Råholt skal bestå av følgende plandokumenter:

- Planprogram jf. pbl. § 4-1
- Planbeskrivelse med konsekvensutredning jf. pbl. § 4-2
- Risiko og sårbarhetsanalyse jf. pbl. § 4-3
- Plankart
- Planbestemmelser

Oppgaver som skal løses i planarbeidet:

- Avgrensing av planområdet
- Avgrensing sentrumsområde
- Overordnet vegsystem – inkl. vurdering av omkjøringsveg, avkjøring fra E6 v/Sundbyvegen
- Fortettingspotensialet i eksisterende boligområder
- Prioritering av utbyggingsområder og rekkefølgen av disse

Hovedutredninger som skal utarbeides i planprosessen:

- Trafikkanalyse
- Tettstedsanalyse
- Langsiktig grønn grense
- Parkering/mobilitet

8.2 KUNNSKAPSGRUNNLAG

Det er i forbindelse med planarbeidet utarbeidet følgende rapporter som kunnskapsgrunnlag for planarbeidet.

1. Langsiktig grønn grense
2. Tettstedsanalyse (PIR II AS)
3. Workshop – Råholt sentrum (Asplan Viak AS)
4. Trafikkanalyse (Hjellnes Consult AS)
5. Kulturminner og kulturmiljø
6. Parkering
7. Masseforvaltning

9 PLANFORSLAGET

9.1 SENTRUMSUTVIKLING OG NÆRINGSUTVIKLING

Et godt sentrumsområde er viktig for den videre utviklingen av tettstedet. Handel, service, kontor, kultur og offentlige tjenester sentralt på Råholt er viktig for å få aktivitet og liv gjennom hele dagen, og er sentralt for å få til bykvalitet. Bredde i funksjoner gjør at mange har en grunn til å besøke og oppholde seg i sentrum, som igjen gjør stedet mer attraktivt for handel og næringsliv. Eksisterende bebyggelse og bymiljøer, med visuelt mangfold og historiske spor, bør prioriteres når kvaliteten til tettstedene skal planlegges.

Rett lokalisering av arbeidsplasser bidrar til styrking av tettstedene som fellesområder for arbeidsplasser, boliger, handel og service og et effektivt og attraktivt kollektivtilbud. Prinsippet om «Rett virksomhet på rett sted» innebærer at virksomheter med stort potensiale for bruk av kollektivtransport (arbeids- og besøksintensive virksomheter) lokaliseres i sentrum av tettsteder med godt kollektivtilbud. Virksomheter som er avhengig av biltransport (godstransport) lokaliseres i områder med god biltilgjengelighet ved E6.

Næringsområdet #7 Dalkrysset helt sør i planområdet bør tilrettelegges for plasskrevende varehandel. Det er allerede fastsatt planprogram for områderegulering av dette område. I fastsatt planprogram til områderegulering er det planlagt etablering av en dagligvareforretning integrert i samme bygning som en aktør for plasskrevende varehandel. Det er videre fastsatt at det i planarbeidet skal utarbeides handelsanalyse.

9.2 OVERORDNET GRØNNSTRUKTUR

Grep knytta opp mot å styrke Kjeldalsbekken som sammenbindende element gjennom Råholt, for å få kryssing av Trondheimsvegen vil være viktig i områdereguleringen for Råholt sentrum.

I tillegg er det viktig å bevare LNF-området ved Furulundjordet/Hjera fritt for bebyggelse. Bakgrunnen for dette er å sikre passasje for vilt (jfr. [NIJOS rapport 13/2006 Kartlegging av vilt og naturtyper i Eidsvoll kommune](#)). Det er også viktig å bevare denne passasjen som naturlig skille mellom tettstedet Dal og Råholt.

Det er spesielt viktig å bevare allerede avsatte områder til grønnstruktur innenfor planområdet, slik at disse på sikt ikke blir nedbygd. Det er allerede bygget ned store arealer innenfor planområdet. Kommunen ser også at det er viktig ved nye reguleringsplaner å sikre tilgang til grønne områder gjennom gang- og sykkelveger, fortau og tilretteleggelse for uformelle/formelle stier og snarveier. Dette må følges spesielt opp i den enkelte reguleringsplan og det må gjøres en vurdering av temaet i planprosessen.

Det må vurderes et eget prosjekt for kartlegging og sikring av gangforbindelser i Råholtområdet. Dette er et større prosjekt, som må gjennomføres før det utbygges større områder. For å redusere bilbruk og behovet for bilparkering. I dette arbeidet må man spesielt tenke på barn og ungdom, men også de voksne og eldre. En må gjennomføre et slikt prosjekt på et plannivå som kan hjemle eventuell ekspropriasjon, da dette i noen tilfeller kan bli nødvendig for å få det gjennomført.

Arbeidet vil være viktig for tilgjengelighet til skole, barnehage, til stasjonen og annet servicetilbud etc. Dette er et arbeid som må prioriteres mtp. folkehelse og framkommelighet, samt for å styrke mobilitetsarbeidet i kommunen.

Det bør gjennomføres et eget barnetråkk-prosjekt, men også vurderes et voksentråkk-prosjekt.

9.3 FRILUFTSOMRÅDER

Det er startet opp et arbeid med friluftslivskartlegging i kommunen. Dette arbeidet er ikke klart i tide til kommunedelplanen. Ut i fra det arbeidet som er gjennomført kan en fastslå at Bergermoen er et viktig friluftsområde for befolkningen i Råholtområdet. I dagens situasjon gjelder det samme for skogsområdet mellom bebyggelsen og E6. Dette området er lett tilgjengelig og kan nås av mange uten bruk av bil.

Utover disse større, sammenhengende områdene, er det flere mindre korridorer, lekeplasser og grønne «restarealer» som det må legges stor vekt på å bevare. Et godt eksempel på slike arealer er korridoren fra Råholt skole til Huldertjernet.

9.4 BLÅ-GRØNN-STRUKTUR/GRØNTDRAG

Det går ingen store vassdrag gjennom dagens byggesone, bortsett fra noen bekker med mer eller mindre årsikker vannføring. I LNF-området rundt er Andelva og Risa dominerende elementer i landskapet henholdsvis i nord og øst. Viktige grøntdrag er det ovenfor nevnte området mellom Fjellet i vest og Manerud i øst. Et annet viktig grøntdrag er området fra Tærud via Tærudåsen og til Bergermoen. For befolkningen på Råholt er dette en viktig adkomst til Bergermoen. En gammel ferdsselsåre går fra Råholt skog via søndre Hjera og Varud ved Risa til Løkenvangen. Fra Mostu og Kjerkevegen er det et grøntdrag gjennom ravinelandskapet ned til Andelva. Blå-grønnstrukturen med de viktigste grøntdraga er markert i figur 10.



Figur 10: Grøntdrag Kilde: Eidsvoll kommune
Planbeskrivelse datert: 10.08.2017

9.5 VILTPASSASJER/VILTOMRÅDER

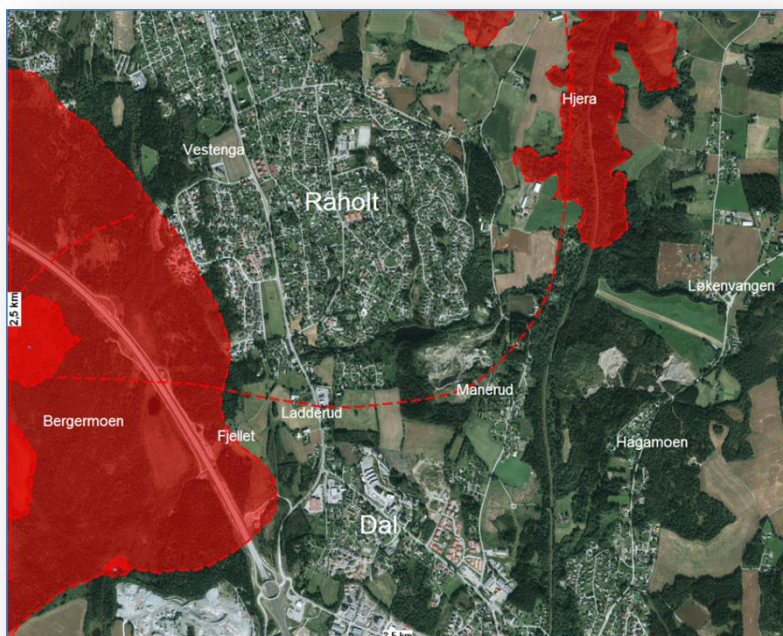
En viktig viltpassasje går mellom Bergermoen øst for E6 og Hjera og Løkenvangen via Fjellet, Ladderud og Manerud. Her er det fortsatt åpne områder hvor viltet kan bevege seg relativt uhindret. Denne er vist med stiplet linje i figur 9. Viltnemnda uttalte til siste rullering av kommuneplanens arealdel følgende om denne:

«I syd finnes en grøntkorridor fra Fjellet i vest, over Trondhjemsvegen ved Vestbysvingen og videre over Manerud mot øst. Denne passasjemuligheten er unik fordi det er meget lange avstander til lignende grøntkorridorer. Selv om denne er noe innsnevret i overgangen ved Trondhjemsvegen så fungerer denne som en meget nyttig passasje for vilt mellom øst og vest. Påkjørselstatistikken av både rådyr og elg viser dette over flere år.»

Stormåsan-Hjera er registret som viktig viltområde. «Dette er en trekkroute for elg mellom Bergermoen og Andelva/Bøn/Nessa-området. Dyrene krysser E6 i plan (sluse) ved Stormåsan, og dette er ett av viktigste krysningspunktene på E6 i kommunen. Trekkruta får verdien viktig viltområde, da dette er en viktig rute som benyttes av mange dyr (NIJOS-rapport 13/2005). Denne kryssingen ble stengt i forbindelse med den seneste E6-utbyggingen, men det er etablert en kryssingsmulighet litt lengre nord ved Grevlingmyra, slik at elgen fortsatt har mulighet til å trekke gjennom området.

Vi sitter ikke på nye opplysninger som tilsier at denne trekkruta har mistet sin viktighet i 2017.

Skogsområdene mellom bebyggelsen på Råholt og E6 inngår i Viltområdet Bergermoen (vist med rød skraver i fig. 9). I «Kartlegging av vilt og naturtyper i Eidsvoll kommune» er dette registrert som et viktig viltområde først og fremst fordi det er et meget viktig vinterbeiteområde for elg.



Figur 11: Viltkart Kilde: Eidsvoll kommune

9.6 KRAV OM OMRÅDEREGULERING

Blant annet for å gjøre det enklere å regulere i sentrum, inneholder planforslaget et utvalg områder med en høyere grad av avklaring for fremtidig byutvikling enn resten av planområdet. Områdene er vist som bestemmelsesområder og har bestemmelser som tar mer konkret stilling til rammene for byutvikling. Bestemmelsene tar blant annet konkret stilling til mulighetene for å skifte ut eksisterende bebyggelse og ny byggehøyde.

Det er i planbestemmelsene tatt inn krav om områderegulering, jf. pbl. § 12-2 og § 11-9 nr. 1. Bakgrunnen for dette er at kommunen i en områderegulering kan gå lenger i retning av å detaljere arealbruken enn det som er mulig i en kommunedelplan. En områderegulering vil også kunne gi grunnlag for ekspropriasjon til gjennomføring av planen, jfr. Pbl § 12-4 fjerde ledd. Kommunen ser også at det er en fordel at saksbehandlingsreglene knyttet til reguleringsplaner følges ved regulering av større områder, hvor det i motsetning til kommunedelplan kreves direkte varsling av berørte grunneier, og ved at planforslaget kan påklages.

Bakgrunnen for dette kravet er at det innenfor området må løses trafikkavvikling/trafikkale utfordringer, grønnstruktur, lekeplasser, videre teknisk infrastruktur som vann, - avløp og overvannshåndtering m.v. Dette mener vi på best mulig måte blir ivaretatt ved en områdeplan. En områdeplan vil være et verktøy som tilrettelegger for dette på en mye bedre måte enn to separate reguleringsplaner med tilhørende utbyggingsavtaler. Det viktigste her vil være å avklare hovedstrukturen i område, før det utarbeides detaljregulering for delområder. Dette har som kjent også sammenheng med områdenes beliggenhet og utfordringer knyttet til disse problemstillingene innenfor planområdet.

9.7 KRAV TIL UTBYGGINGSREKKEFØLGE

Det er knyttet bestemmelser om utbyggingsrekkefølge til flere av de større fremtidige utbyggingsområdene innenfor planområdet.

Bakgrunnen for at man har valgt å sette rekkefølge i forhold til utbyggingsområdene er flere. Ett av de viktigste argumentene og planmessige grepene er å kreve at sentrumsområdet på Råholt og Lundsjordet prioriteres først.

Når det gjelder sentrumsområdet på Råholt er begrunnelsen den at et av hovedformålene med dette planarbeidet er å styrke og definere sentrum av Råholt. Slik vi ser det er dette av de virkemidlene man har, å sette krav til at sentrumsområdet skal prioriteres først ved videre utbygging på Råholt. Hensikten med et slikt grep er å styre den videre utviklingen til sentrum av Råholt. Det vil kunne bidra til å initiere en utvikling av sentrumsområdet i kort avstand til kollektivknutepunktet Eidsvoll Verk stasjon.

Fordelen med å styre utviklingen dithen er at man da kan få et reelt sentrumsområde på Råholt, både for å styrke lokalsamfunnet og identiteten til Sørbygda. Dersom man ikke setter et slikt krav vil man ikke ha verktøy for å kunne styre utviklingen slik, og man vil mest sannsynlig få en fortsettelse av trenden slik den er i dag, ved at det bygges ut områder et godt stykke utenfor Råholt sentrum. Dette fordi det gjerne er rimeligere tomtepriser, og enklere å sett i gang utbygging i de mindre sentrale områdene.

Kommunene ser også at det er viktig å styre den videre utbyggingen av de andre store utbyggingsområdene som ligger inne i den gjeldende kommuneplanen. Bakgrunnen for dette er at kommunedelplanen skal kunne fungere som et styringsverktøy for å få gjennomført utbygging av områdene i en slik rekkefølge at man har mulighet til å tilpasse vegsystem, vann- og avløp, grønnstruktur og skole- og barnehagekapasitet. I tillegg vil det også være et styringsverktøy med henblikk på mobilitetsplanlegging, forholdet til ivaretagelse av den overordnede grønnstrukturen og trafikkavvikling og trafikksystem. Slik situasjonen er i dag er det for flere av de store feltene, slik som B3/B8 Tyskerud og Manerud knyttet store utfordringer til trafikkavvikling og tilrettelegging for biltrafikk/gående og syklende.

Disse utfordringene vil måtte utredes og sees på konkret ved gjennomføring av områderegulering for disse områdene.

9.8 KRAV TIL FELLES PLANLEGGING AV OMRÅDER SAMLET

Gjeldende kommuneplan for Eidsvoll har i dag ikke definert områder som skal undergis felles planlegging før detaljregulering og gjennomføring av tiltak.

For å få et best mulig styringsverktøy, slik at en kan nå både overordnede mål og kommunens interne mål, ser kommunen behovet for å stille krav til dette for flere av områdene innenfor planområdet. Felles planlegging vil i disse tilfellene være krav om å se større områder under ett for helhetlig utvikling av de aktuelle områdene. Det vil ikke være et krav om områderegulering, men et krav om at hele eller deler av de aktuelle utbyggingsområdene planlegges under ett. Et slikt krav sikrer at ulike forslagsstillere innenfor sonen må samarbeide om planutarbeidelsen. Hensikten med å stille et slikt krav er å sikre en helhetlig planlegging i områder som har særskilte planmessige utfordringer. De områdene der det kreves felles planlegging legges inn som hensynssoner i plankartet med tilhørende bestemmelser.

I hovedsak er hensynssonen lagt i foreslåtte utbyggingsområder som arealmessig er av en størrelse som tilsier at et samarbeid mellom grunneiere/utbyggere er nødvendig for å sikre viktige samfunnsinteresser gjennom planleggingen. Denne hensynssonen vil kunne brukes for å: «angi områder hvor det skal skje en målrettet og særskilt områdevis planlegging og gjennomføring for å omdanne, fornye eller videreutvikle et område. Dette er ønskelig i mange tettstedsområder for å motvirke videre spredning av bebyggelsen. Det er mest aktuelt å nytte hensynssonen i bebygde områder som skal gis en ny og annen bruk, med en mer intensiv utnyttning enn tidligere.», jf. departementets lovkommentar.

Ved denne revisjonen foreslås det flere områder som undergis krav om felles planlegging. Områdene framgår av plankartet og bestemmelsene, som hensynssoner iht. pbl. § 18-8 bokstav e.

9.9 LANGSIKTIG GRØNN GRENSE

I Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (RATP) forventer regionale myndigheter at kommunene definerer en langsiktig avgrensning av de prioriterte vekstområdene. Avgrensingen skal defineres på grunnlag av ønsket langsiktig utvikling av stedet. Prinsipper om gangavstand mellom viktige funksjoner er et viktig kriterium for fastsetting av grensen. Det er med bakgrunn i dette utformet et utredningsdokument som følger kommunedelplanen.

Prinsippet om konsentrert utvikling i gang- og sykkelavstand til sentrum tilsier at kommunen i denne planperioden bør prioritere utbygging av områder som ligger i kortest avstand til sentrum og togstasjonen. Boligområdene som ligger i lengre avstand til sentrum/togstasjonen (Manerud, Tyskerud og Bekkedal) bør ikke reguleres før områdene nærmere sentrum er planlagt utviklet. Dette også fordi det er behov for utredning av overordnede plan for vann og avløp.

Ved å utvikle områder nærmere sentrum vil dette bidra til å redusere biltransport og behovet for færre parkeringsplasser i sentrum. Per i dag vurderes det til at det er tilstrekkelig med utbyggingspotensiale nært opp til sentrum som kan dekke boligbehovet i planperioden. Det foreligger godkjent områderegeringsplan for Lundsjordet, rett nord for Stasjonen. Kommunen bør prioritere utvikling av dette området.

Det anbefales med bakgrunn i dette at vi i denne rulleringen av kommunedelplanen legger langsiktig grønn grense i eksisterende byggesone på Råholt. Den grønne grensen er derfor innarbeidet i plankartet med tilhørende bestemmelse.

9.10 FOLKEHELSE

I planprogrammet er folkehelse trukket fram som et av de sentrale temaene i planarbeidet. Det er der beskrevet på følgende måte:

«Det må i planarbeidet utredes rundt bo- og brukskvaliteten i området, samt generelt om levekår.

I påfølgende kommunedelplanprosess vil en ta sikte på å utarbeide en tilstrekkelig oversikt for å kunne utforme overordnede mål og strategier for folkehelsearbeidet innenfor området.»

Det er for Eidsvoll kommune utarbeidet et «Oversiktsdokument over helsetilstand og påvirkningsfaktorer i Eidsvoll 2016», jfr. Folkehelseloven.

Oppsummeringen fra dette oversiktsdokumentet viser følgende:

- En større andel innbyggere i Eidsvoll enn det gjennomsnittet for land og fylke tilsier ser ut til å leve med helseplager i hverdagen. Dette fremgår ved utbredelsen av de vanligste sykdommene hvor det i Eidsvoll diagnostiseres et forholdsvis stort antall individer med psykiske symptomer og lidelser, muskel- og skjelettsykdommer, type 2-diabetes samt hjerte- og karsykdommer. Dødelighet forårsaket av hjerte- og karsykdommer er for øvrig blant de høyeste i Akershus. Utbredelse av sykdom og lidelser har blant annet direkte innvirkning på omfanget av uføretrygdene som for Eidsvolls eldre befolkning er høyere enn for landet og fylket. Eidsvoll har også en forholdsvis lavt utdannet befolkning med få som har utdanning fra høgskole/universitet og en høy andel med grunnskole som høyeste utdanning. Dette er ikke unike målinger ved sammenligning med kommunene på Øvre Romerike som vi i dette dokumentet ofte har valgt å plassere Eidsvoll i lag med.
- Kommunene på Øvre Romerike er sammenlignbare i veldig mange henseender, -både med henblikk på sykdomsutbredelse, inntekt, utdanning, arbeidsledighet osv. har vi sett at disse kommunene veldig ofte er på nivå med hverandre med negativt fortegn og uten store variasjoner internt. Det er store regionale forskjeller innad i Akershus fylke og den sosiale, kulturelle og økonomiske virkeligheten man har på Øvre Romerike er en ganske annen virkelighet enn den som eksisterer i Asker og Bærum. Lik geografi og like forutsetninger

medvirker til at kommunene på Øvre Romerike også har felles utfordringer med henblikk på folkehelsen.

- Eidsvoll havner i folkehelsebarometeret ofte på den venstre «minus»-siden av barometeret. Det vil si at kommunens verdier er negative/dårligere enn landsgjennomsnittet og for Eidsvoll ofte blant de dårligste i Akershus. Dette er dessverre beskrivende for Eidsvoll folkehelsestilstand pr dags dato da disse tallene verken lyver eller tildekker. På grunn av Eidsvolls mange negative verdier i barometeret, har man også dårligere forutsetninger for å kunne bevege seg over på den høyre «pluss»-siden av barometeret. Dette kommer av den solide overvekten av negative verdiene og at disse ofte henger sammen med hverandre i negative årsak-virkning relasjoner.

Det er ikke utført en egen undersøkelse for planområdet på Råholt spesielt. Det har blitt vurdert i prosessen, men man har kommet fram til at dette vil være et stort stykke arbeid som en ikke har hatt resurser eller tid til. Det er også usikkert hvor stort utbytte man ville ha hatt av det, da den generelle beskrivelsen for Eidsvoll mest sannsynlig også vil gjelde for planområdet.

I planarbeidet har man sett på mulige virkemidler for å fremme folkehelsen. I den forbindelse ser man at det er i gjennom en rekke tiltak at man kan gjøre det i gjennom planarbeid.

Under følger noen av disse listet opp:

- I reguleringsplaner må en sammenhengende grønnstruktur prioriteres. Det må legges til rette for tråkk, turveger mv for å binde områder sammen, slik at beboere og andre kan bevege seg mellom boligfeltene.
- Det må tilrettelegges for overordnet grønnstruktur, slik at tilgangen til de store grøntområdene opprettholdes.
- Det må tilrettelegges for gange- og sykkel innenfor planområdet. Dette vil kunne redusere biltrafikken og «inaktivitet» ved å fremme mulighetene for sykling og gåing.
- sikre at det blir bygd gode felles arealer, gode uteoppholdsareal mv.
- Det er også et grep å skape et godt sentrum med gode bokkvaliteter og godt bomiljø. Det vil fremme folkehelsen.
- Det kan også være i gjennom planarbeid å sikre aktivitetsparker o.l. lavterskeltilbud.

9.11 TUFTEPARK/MOMENTUMPARK

Det har i forbindelse med planarbeidet kommet et innbyggerinitiativ om å opprette en Momentumpark. I den forbindelse ble det fattet et vedtak i kommunestyret om at dette skulle sees nærmere på i forbindelse med kommunedelplanarbeidet.

«En eventuell lokasjon av en Momentumpark blir en del av den pågående planprosessen for Råholt og Eidsvoll Verk.»

En Momentumpark er et lavterskeltilbud og en aktivitetspark for familier der man kan utfordre balanse, styrke, koordinasjon mens man f.eks.er med familien. Man kan bruke parken uansett alder, og den er laget slik at det skal kunne være en utfordring der for de aller fleste mennesker. Aktiviteter vil kunne være balanse, styrke i stenger (kroppsvekttrening), spensthopp, presisjonshopp eller bare lek. En Momentumpark vil være et gratis tilbud for alle.

Når det gjelder henvendelsen om etablering av Momentumpark, ønskes denne etablert på Råholt, nærmere bestemt Skaubanen. Det kan være mange aktuelle lokasjoner, og det er viktig at denne typen samlingssted som skal være for alle kommunens innbyggere ligger så sentralt som mulig og er lett tilgjengelig for så mange som mulig.

En slik park vil kunne være et viktig tilskudd til Råholt sentrumsområde, både for å fremme folkehelse siden det er et lavterskeltilbud for alle aldre, samt for å fremme folkeliv i et sentrumsområde slik at det ikke blir «dødt». I kommunedelplanprosessen har det ikke blitt sett på konkrete arealer til en eventuell Momentumpark eller Tuftepark på Råholt. En slik planlegging bør sees i sammenheng med den videre sentrumsutviklingen på Råholt og bør tas med som et moment i områdereguleringen som er på trappene for sentrumsområdet.

En slik etablering bør også sees i sammenheng med tettstedsanalysen som er utviklet av Pir II, hvor det som hovedgrep er tenkt en «campusløsning». I forhold til planhierarkiet vil det også være mest riktig å behandle en slik sak i forbindelse med en reguleringsplan.

Bakgrunnen for det er at slike tiltak bør avklares i gjennom detaljreguleringsplan eller områderegulering, og en kommunedelplan nok vil ha begrensede muligheter til å gå inn i en slik konkret vurdering/planlegging av et parkområde. Det krever et mer detaljert planarbeid og samarbeid med grunneiere etc. om mulig plassering. Anbefalingen er derfor at lokalisering av en slik type park tas med og behandles i den forestående områdereguleringsplanen for sentrum av Råholt.

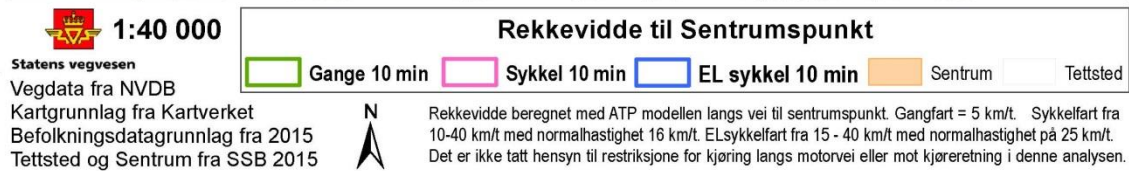
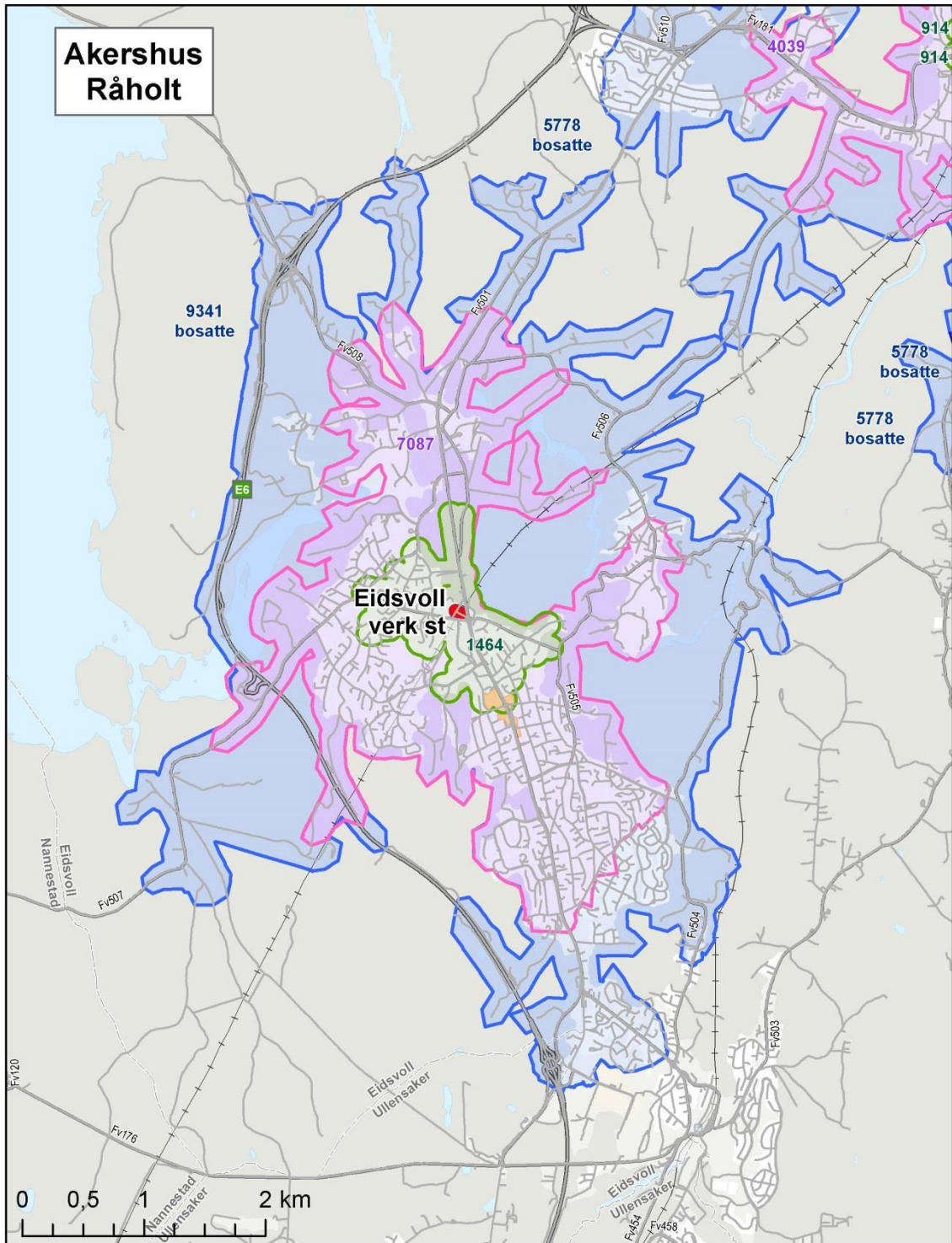
9.12 MOBILITET

Mobilitet er trukket frem som et viktig tema i planprogrammet til kommunedelplanen. Mobilitetsplanlegging vil en kunne finne «innbakt» flere steder i dokumentet, under ulike tema. Det er også riktig å se dette sammen med folkehelsetemaet.

Et av tiltakene for å fremme folkehelse er at det har blitt foreslått inntatt en egen bestemmelse om mobilitet. Bestemmelsen lyder som følger:

«Ved utarbeidelse av områdereguleringsplaner og detaljreguleringsplaner skal det i beskrivelsen gjøres en mobilitetsvurdering med fokus på å bedre rammevilkår for gående, syklende, kollektivtransport, og inn-/utkjørsel til p-hus /p- kjeller skal vises løst. Konkrete tiltak fra mobilitetsvurderingen skal gjøres gjeldende som en del av bestemmelsene.

Mobilitetsvurderingen skal inneholde en beskrivelse og vurdering av dagens reise mønster og vurdere forslag til endringer som skal gjennomføres for å fremme gang og sykkeltransport og begrense bilbruk og parkeringsareal også over tid. Tilrettelegging for elbil og sykkel skal beskrives.»



Figur 12: Rekkevidde til sentrumpunkt Kilde: Akershus fylkeskommune

9.13 PARKERING

Det er utarbeidet et eget parkeringsnotat i forbindelse med kommunedelplanarbeidet. Dokumentet følger i sin helhet som vedlegg, men nedfor følger en oppsummering av det viktigste.

Prinsipper for parkeringsstrategi i Eidsvoll

Følgende prinsipper skal legges til grunn for kommunens videre arbeid med parkeringsstrategi:

Helhetlig parkeringsstrategien skal:

- Bidra til et levende sentrum
- Virke dempende på bilbruk
- Redusere samlet areal som brukes til parkering i sentrum
- Parkering skal i størst mulig grad skje i parkeringshus/kjeller
- Som en hovedregel for ny bebyggelse bør all bilparkering skje under bakkenivå
- Det skal etableres anlegg for langtidsparkering langs innfartsvegene
- Kommunen skal ha ordninger som bidrar til flere felles parkeringsanlegg med innføring av frikjøpsordning
- I sentrumsområder skal det tilrettelegges for sambruk av parkeringsplasser

Boligparkering

Det skal være mulig å eie bil og finne plass til den i området der man bor. Bileieren bør dekke alle kostnader forbundet med parkeringen.

Boligparkering skal i utgangspunktet sikre parkeringsplasser for beboere og besøkende. En viktig begrunnelse er å unngå fremmedparkering i andre områder samt uønsket parkering langs veier og på grøntarealer. Behovet for parkeringsplasser vil være minst i sentrumsområder med god kollektivdekning og størst i områder med dårlig kollektiv- og servicetilbud.

Sentrumsområdene

Sentrumsområdene bør i størst mulig grad være for korttidsparkering, mens langtidsparkering skal skje lenger ut. Det foreslås å innføre maksimumskrav i sentrumsområder i tillegg til minimumskravene. Maksimumskrav skal bidra til å begrense arealbruken til parkering. Det vil neppe gå vesentlig ut over tilgjengelighet med bil, men det signaliserer at kommunen ønsker å begrense unormalt høy tilrettelegging for bilen i sentrumsområdene. Hvis kommunen viderefører frikjøpsbestemmelsen, må antall plasser baseres på minimumskravet. Frikjøpsordning skal ivareta at behovet for parkering ikke alltid best løses på egen eiendom. Utenfor sentrumsområdene er det mindre aktuelt med maksimumskrav.

Offentlig arbeidsplassparkering

Kommunene skal bidra til å følge opp målsetting om redusert bilbruk ved å innføre avgift/restriksjoner for parkering ved offentlige arbeidsplasser.

Kommunen bør gå foran med gode eksempler ved nyanlegg. Maksimumskrav bør benyttes. Det bør prioriteres gode sykkelparkeringer på arbeidsplassene, og at man oppfordrer til miljøvennlig transport.

El-bilplasser med ladestasjoner

I boligbygg med felles parkeringsanlegg skal minst 50 prosent av alle parkeringsplassene i hvert parkeringsanlegg ha fremlagt strøm for lading. De offentlige ladestasjonene bør kunne benyttes av flest mulig biler, og bør derfor utstyres med de vanligste kontaktypene. Ladestasjonene bør ha allmenn tilgjengelighet, dvs. at de må være offentlige, befinne seg på tilgjengelige steder og ha en allmenn betalingsløsning.

Sykkelparkering

Det skal være lett å finne ledig parkeringsplass til sykkel nær reisemålene.

Eidsvoll kommune er inne i en rivende utvikling og det er ønskelig å ta grep for å skape mer liv og aktivitet i sentrum. I dette arbeidet er det av stor betydning at det legges til rette for at folk kan komme til sentrum på sykkel – og få parkert. Syklistene er undervurdert som kundegruppe, både som handlende og som brukere av et aktivt sentrum og det er viktig å legge til rette for at mange flere velger å ta sykkelen til sentrumsområdene i kommunen. Syklistene er opptatt av å komme så nært det stedet de skal som mulig. Det må være tilgjengelige og synlige parkeringsmuligheter.

Det er foreslått et nytt sett med parkeringsbestemmelser i kommunedelplanen.

9.14 VANN, AVLØP OG OVERVANN

Kommunens hovedplaner for vannforsyning og for avløpshåndtering er under revisjon.

Hovedplan vannforsyning (HPV) 2017-2028 er Eidsvoll kommunes langsiktige strategi, plan og overordnede styringsdokument for vannforsyning i kommunen. Hovedplanen beskriver dagens status på vannforsyningssystemene i kommunen. Hovedplanen presenterer deretter mål og overordnede strategier for forvaltning av vannforsyningen, samt tiltak for å imøtekomme disse målene med basis i dagens tilstand. Tiltakene er samlet i en tiltaksplan med tidshorisont på fire år.

Hovedplan avløp (HPA) 2016-2023 er kommunens overordnede strategidokument for å møte fremtidige utfordringer knyttet til transport og rensing av avløpsvann med minimal ulempe for befolkningen, herunder ivareta god vannkvalitet i bekker og vassdrag. Planen gir grunnlag for overordnede beslutninger om tiltak. Planen omhandler transportsystem for avløpsvann, renseanlegg for avløpsvann, overvannshåndtering og vannmiljø i vassdrag. Rullering av Hovedplanen bør gjøres i løpet av 4 – 5 år.

Hovedplanene er svært viktige dokumenter for den videre utbyggingen av Råholt. Disse er med på å legge føringene for hvilke områder som er klare for utbygging med tanke på kapasiteten for vann og avløp. Det er derfor tatt inn i forslaget en bestemmelse om skal sørge for at disse planene legges til grunn ved framtidig planarbeid.

9.15 ENDRINGER I PLANKARTET

Nedenfor følger en oppstilling av endringer i plankartet fra den gjeldende kommuneplanen for Eidsvoll, samt kommunedelplanen for Råholt/Eidsvoll Verk.

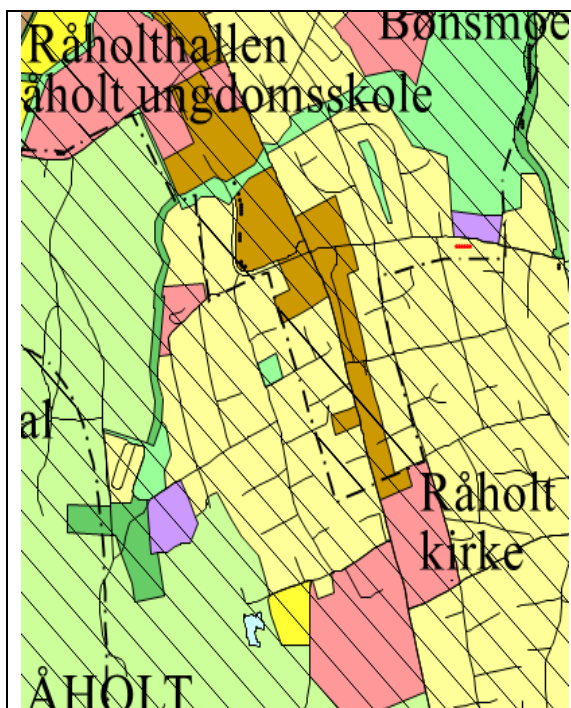
Det er gjort flere små endringer i plankartet. Flere av disse endringene er av redaksjonell art. Vi har ikke listet opp de rent redaksjonelle endringene.

Vi har også endret områder som har ligget inne som «boligbebyggelse – fremtidig», og som har vært igjennom regulering og utbygging – til «boligbebyggelse – nåværende».

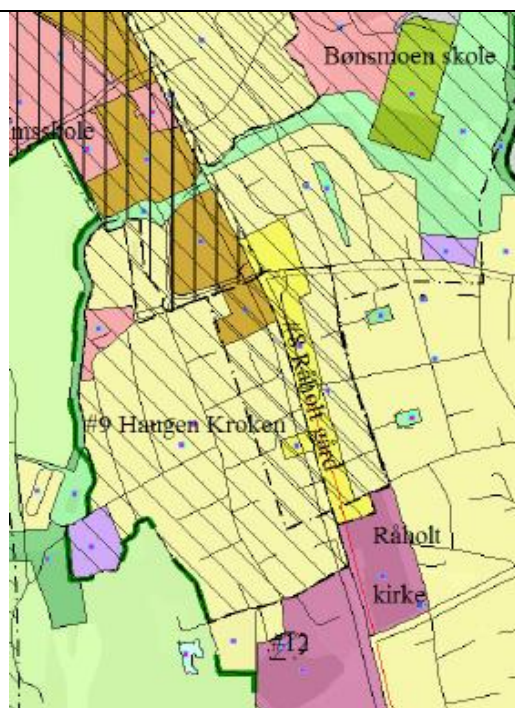
Nedenfor er de viktigste endringene listet opp:

- For Lundsjordet-området er formålene i kommunedelplanen tilpasset de reguleringsformål som er benyttet i områdereguleringen for Lundsjordet vedtatt 16.06.2015 planid 023722400. Endringen består i at sentrumsformål er utvidet noe mot nord.
- Råholt kirke og kirkegården – endret fra offentlig/privat tjenesteyting til «Grav og urnelund – sosikode1700».
- Gnr. 96 bnr. 58 – eiendommen er regulert til boligformål i reguleringsplanen for Kroken, vedtatt 08.05.1979 – planid 0237037 – og er endret fra «offentlig tjenesteyting» til «boligbebyggelse – nåværende».
- Gnr. 96 bnr. 616 – Vestengkroken – er endret fra «boligbebyggelse – framtidig» til «boligbebyggelse – nåværende» i trad med den vedtatte reguleringsplanen for «Vestengkroken».
- Det er gjort endringer på ikke juridiske linjer, slik som å oppdatere gang- sykkelvegnettet.
- Det er lagt inn juridiske linjer rund de områdene hvor det er knyttet bestemmelsesområder i forbindelse med forslag til utbyggingsrekkefølge av områder samt krav til områdereguleringsplan., jfr. pbl § 11-9 nr. 1.
- Det er lagt inn områder med hensynssoner med bestemmelser om krav om felles planlegging, jfr. pbl. § 11-8 bokstav e.
- Det er tatt ut et område avsatt til «grønnstruktur – nåværende», samt regulert til «Anlegg for lek» i reguleringsplanen for Kroken, vedtatt 08.05.1979 – planid 0237037. Området er i dag bebygd, og det er i forbindelse med bygging gitt dispensasjon fra gjeldende regulering til boligformål. Kommunedelplanen endres derfor fra «grønnstruktur – nærværende» til «boligbebyggelse – nåværende», slik at overordnet formål er i tråd med den faktiske bruken. Gnr. 95 bnr. 290.
- Det er tatt inn to regulerte lekeplasser, som tidligere har ligget inne i plankartet som «boligbebyggelse – nåværende». Disse er nå tatt inn og er gitt formålet «grønnstruktur – nåværende», slik at disse områdene sikres på en bedre måte enn i dag, samt at det å ta de inn i overordnet plan vil forsterke posisjonen til områdene som «grønne» områder. Formålet i kommunedelplanen er da også i samsvar med gjeldende bruk. Områdene er regulert i reguleringsplan for «ØST FOR RIKSVEG 50 SYDOVER FRA RÅHOLT SAMVIRKELAG MED FUGLERUDSTEIET OG NORDRE DEL AV RÅHOLTSMOEN», stadfestet 31.10.1960.
- Ladderudsletta endres fra «kombinert bebyggelse og anleggsformål – fremtidig» til «boligbebyggelse – fremtidig». Bakgrunnen for denne presiseringen er at arealet ble innlemmet i kommuneplan som «kombinert formål». Ved revurdering av arealet i forbindelse med oppstart av regulering, ble det kommet frem til at lokaliseringen gjør at det ikke er hensiktsmessig å regulere området til næring. Etablering av næring på Ladderudsletta vil bidra til sammenknytning av Dal og Råholt, og mer utflytende sentrumsområder. Dette er noe kommunen gjennom vedtatte mål i gjeldende kommuneplan ikke ønsker.
- Område sydøst for rundkjøringen ved Amfi Eidsvoll er endret fra «sentrumsformål» til «Boligbebyggelse - framtidig». Bakgrunnen for dette er å komprimere det fremtidige Råholt

sentrum for å styrke sentrumsutviklingen der. Området er foreslått som framtidig boligområde, slik at det kan bebygges med sentrumsnære boliger.

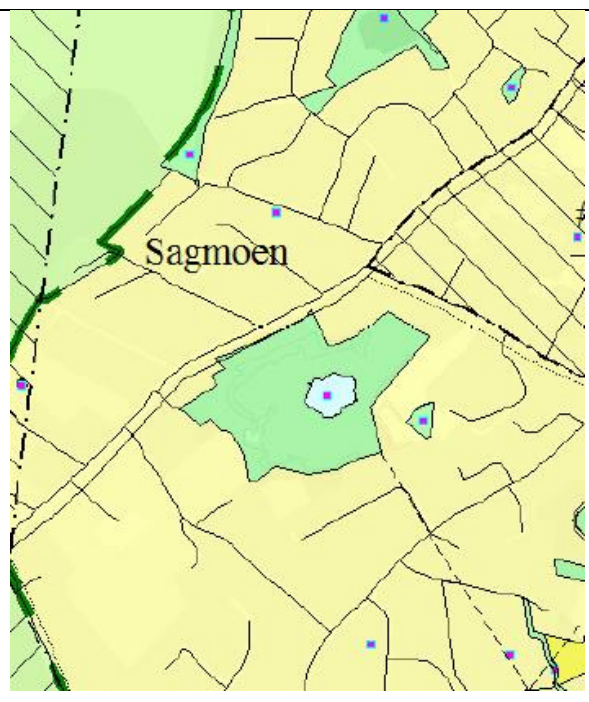


Arealformålet slik det ligger i gjeldende kommuneplan.



Forslag til endring av arealformål i forslag til kommunedelplan.

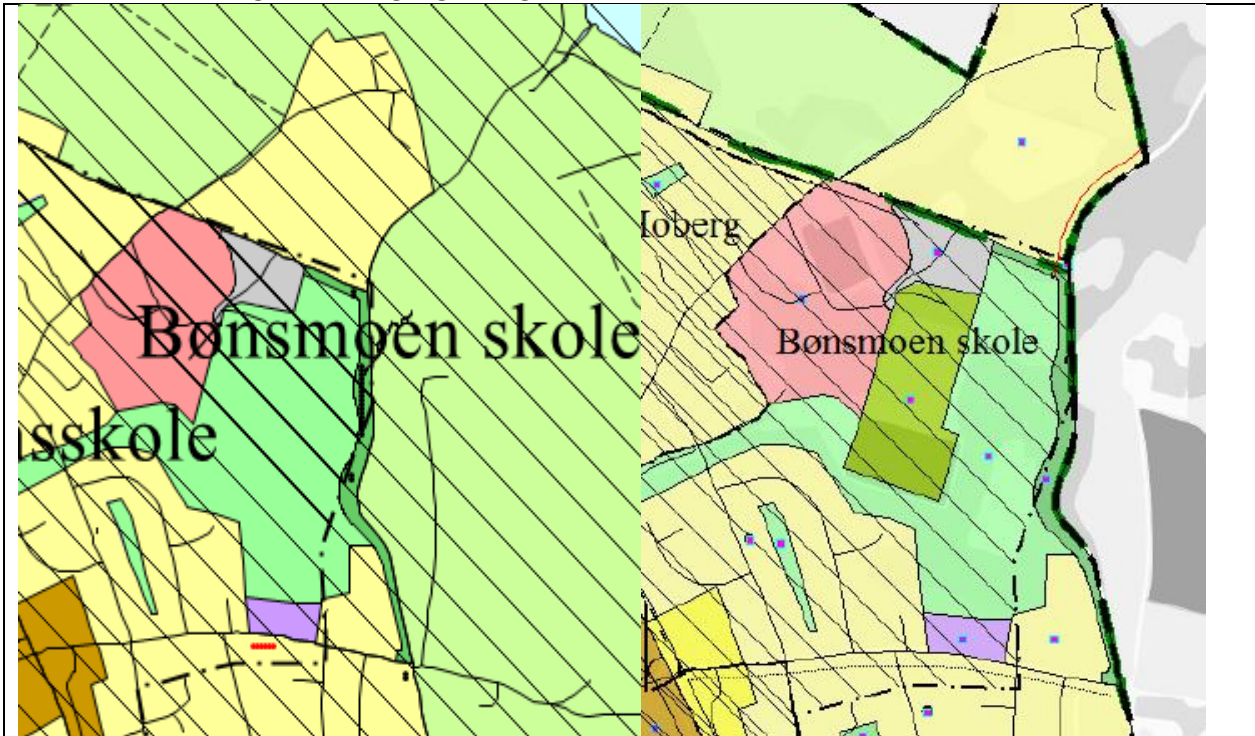
- Endring av arealformål rundt Martiniustjennet. Område ligger i gjeldende kommuneplan som «boligbebyggelse – nåværende». I gjeldende kommuneplan er kun vannspeilet avsatt til «grønnstruktur». I forslaget til kommunedelplanen er arealet som i dag er skog/våtmark/tjenn avsatt til grønnstruktur. Dette er mer i tråd med gjeldende situasjon og er vurdert til å ha få eller ingen konsekvenser.



Arealformål i gjeldende kommuneplan.

Forslag til endring i kommunedelplanen.
Avgrensningen er i hovedsak valgt ut i fra markslagsgrenser.

- Eidsvoll stadion er endret fra «grønnstruktur – nåværende til «Idrettsanlegg – nåværende». Dette gjelder området for fotballbanene. Områdene rundt er uforandret. Bakgrunnen for endringen er at planen skal samsvare mer med den faktiske bruken og den faktiske reguleringssituasjonen. Dette vurderes til å ikke få noen konsekvenser utover at planen konfirmerer dagens bruk og reguleringsstatus.

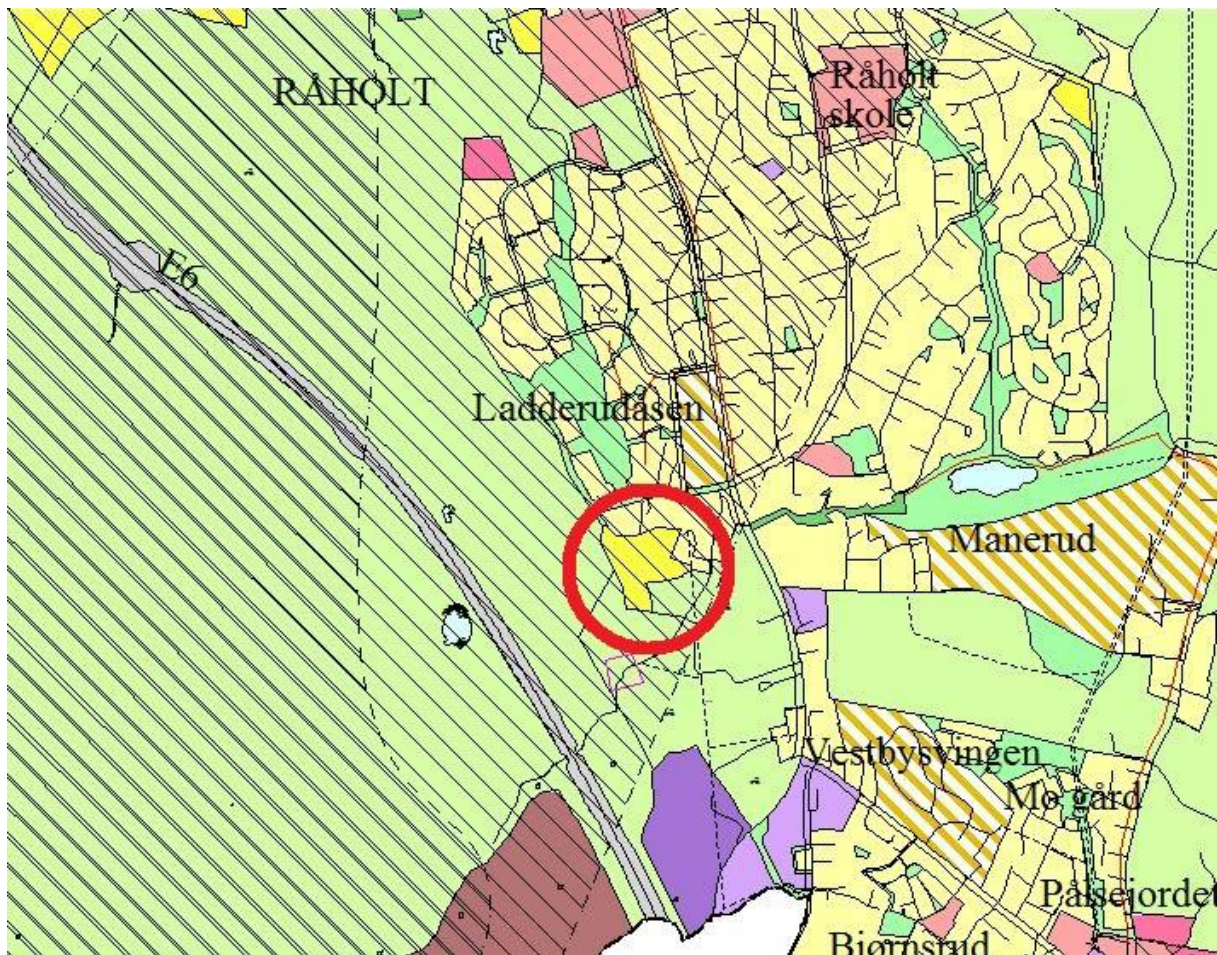


Arealformål i gjeldende kommuneplan.

Forslag til presisering av arealformålet til stadion.

9.16 OMRÅDER SOM FORESLÅTT TATT UT AV KOMMUNEDELPLANEN/KOMMUNEPLANEN

Det foreslås tatt ut det framtidige boligområdet på gbnr. 96/5 – Ladderud



Figur 13: Område avsatt til "Boligbebyggelse - fremtidig". Foreslås tatt ut og endres til LNF.

Området har ligget inne i kommuneplanen i en rekke år, og området har siden det ble avsatt ikke vært forsøkt regulert. Området var en del av det større Ladderudåsen-området i kommuneplansammenheng og har minst vært inne i kommuneplanen de siste ca. 25 - 30 årene uten å ha blitt regulert/utbygd.

Dersom kommunen skal følge opp de overordnede retningslinjene og føringene fra overordnede myndigheter, vil det være naturlig å ta dette området ut av kommunedelplanen. Boligreserven innenfor planområdet er allerede stor, og vil kunne dekke behovet for flere år framover. Dersom det skal vurderes nye utbyggingsområder, vil det være riktig å se på lokalisering av nye utbyggingsområder på nytt ut i fra dagens krav om konsentrert utbygging i gang- og sykkelavstand til sentrumsområdene. Det vises her spesielt til Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus. Det synes derfor riktig å ta ut dette området i denne rulleringen.

9.17 SENTRUMSUTVIKLING:

I forbindelse med planarbeidet har det blitt gjennomført en workshop i regi av Asplan Viak, med etterfølgende rapport og en Tettstedsanalyse med forslag til plangrep av arkitektfirmaet Pir II AS. Rapportene følger kommunedelplanen i sin helhet.

I tettstedsanalysen har det kommet flere anbefalinger en har tatt med seg i prosessen. Noen av disse følger nedenfor:

- Et sentrum det er godt å bo i er et hyggelig sentrum hvor det alltid vil være mennesker. Å skape et hyggelig boligområde sentralt på Råholt er derfor prioritert.

- Gladbakkgutua er envegskjørt og den viktigste gaten for gående. Den bør derfor etableres med bredt fortau, private forhager, offentlige møteplasser og boligrettet handel og tjenesteyting.
- Trondheimsvegen bygges ned til en miljøgate med trær og busker, forhager, møteplasser, brede fortau og sykkelfelt.
- Overflateparkering skal unngås og erstattes med kantparkering og parkering under bakken.
- Kjeldalsbekken åpnes opp og det etableres en rekreasjonsveg langs bekken.

Flere av disse anbefalingene er forsøkt innarbeidet i planforslaget. Enkelte av disse vil først kunne bli ivare tatt gjennom en områdereguleringsplan for Råholt sentrum.

Nedenfor følger et utsnitt av forslaget til Pir II for Råholt sentrum:



Figur 14: Sentrumsområde Råholt, anbefalt struktur. Kilde: Pir II.

Viktige virkemiddel for å styre sentrumsutvikling og utbyggingsmønster på Råholt vil være:

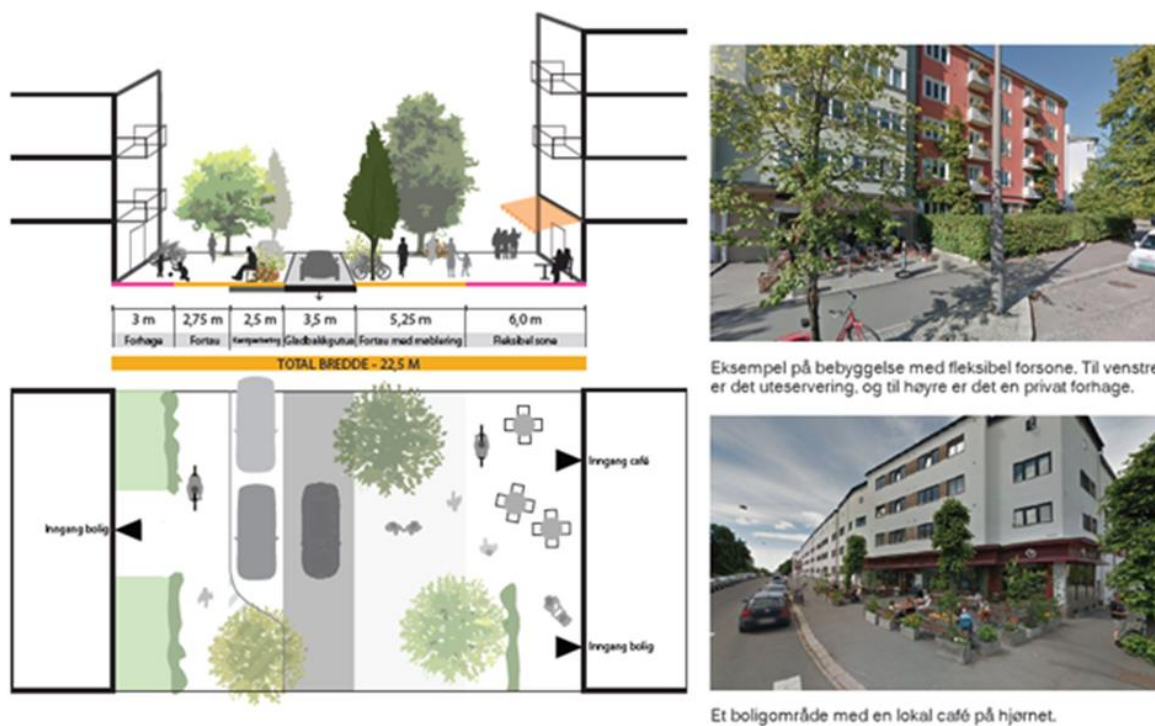
- Sette krav til utbyggingsrekkefølge

- Sette krav til hvor stor andel av området som skal være utbygd før nye områder kan bygges ut.
- Det er viktig å ta hensyn til den kommunale infrastrukturen, slik at man ikke sprer utbyggingen til områder som ikke har kapasitet på vann og avløpssiden. Viktig at det bygges ut i tråd med de planene som kommunen har for oppgradering av VA.
- Viktig å fortette rundt kollektivknutepunktet – Eidsvoll Verk Stasjon. Dette bygger opp mot de retningslinjer som følger av RPR for samordnet areal og transportplanlegging.

Det er en kjent teori at skal være attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt, så må by- og tettstedsstrukturene utvikles slik at det blir gangavstand mellom de daglige gjøremålene. Det er videre sagt at det er hensiktsmessig med høy utnyttelse med viktige målpunkter innenfor kort avstand, og gang- og sykkelveger/snarveger og parker/ byrom/møteplasser som binder byen sammen. Videre vil det føre til at vi tilbringer mer tid ute og mer folkeliv i byen når det tilrettelegges for gåing, uteopphold og varierende aktiviteter. Redusert biltrafikk fører også til færre trafikkulykker.

Gåboka³ til Statens vegvesen sier følgende: «Utformingen av boligområder og tettsteder har stor betydning for hvordan gående bruker nærmiljøet og hvor lang tid de oppholder seg ute. Byggforsk har undersøkt dette. Et sted er attraktivt for gående hvis det har mange knutepunkter, hvor veier krysser hverandre, og det må finnes et mangfold av ruter med snarveier og stier som forbinder de ulike områdene. Det er også viktig at det er mange veier ut og inn av området. Lange, ensformige slynger er kjedelige, og blindveier er drepende for «gålysten».

Videre sier den: ««Folk gir folkeliv: Det betyr mye for et sted at folk stimuleres til å bruke tid utendørs. Det er den tiden beboerne tilbringer ute som skaper aktivitet og livlige områder. Det er summen av alle beboerens ærender i området, turer med eventuelle pauser på benken eller plenen, det er tiden de tilbringer på kafeen eller tiden de bruker på veien til eller fra mål utenfor området som er med på å skape folkeliv. Flere folk ute gir mer folkeliv og mer trygghet. Dette gir gode tettsteder og boligområder».



Figur 15: Eksempel på utforming av Gladbakkgutua. Kilde: Pir II

³ Gåboka - Inge Dahlman – Statens vegvesen 2005/05 UTBpublikasjon
Planbeskrivelse datert: 10.08.2017

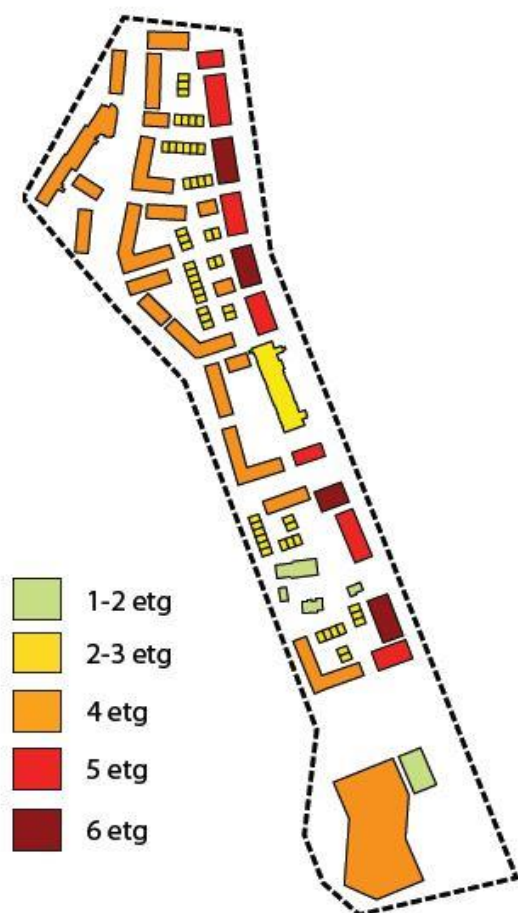
9.18 BYGGEHØYDER

Det er i forbindelse med planarbeidet gjort en vurdering av byggehøyder i sentrumsområdene på Råholt, samt områdene rundt.

Med bakgrunn i tettstedsanalysen fra Pir II, samt en totalvurdering ut fra liknende steder og planarbeid har man i denne planen kommet fram til følgende:

Byggehøyder – sentrum

Her settes maksimal byggehøyde på 20 meter over gjennomsnitt ferdig planert terreng (tilsvarende 6 etasjer.) Endelige byggehøyder må fastsettes i områdereguleringsplanen for sentrum.



Figur 16: Illustrasjon mulige byggehøyder i sentrum av Råholt. Kilde: Pir II.

Byggehøyder for enkelte områder utenfor sentrum

Her foreslås det maksimal tillatt gesimshøyde på 15 m over gjennomsnittlig ferdig planert terreng. (Tilsvarende ca. 4 etg.). Bakgrunnen er at de sentrumsnære boligområdene skal «underordne» seg sentrum, hvor det bør bygges høyt og tett. Områdene rundt tåler noe lavere byggehøyder. Dette gjelder spesielt for områdene Hoberg, Saga/Lund og Haugen/Kroken.

9.19 EIDSVOLL VERK STASJON/KOLLEKTIVKNUTEPUNKT

Eidsvoll Verk er en holdeplass på Gardermobanen. Den ble tatt i bruk i 1999 da lokaltogene Kongsberg – Eidsvoll begynte å kjøre via Gardermoen. Holdeplassen ligger mellom Gardermoen og Eidsvoll stasjoner.

Ved stasjonen er det parkeringsplass med plass til ca. 330 biler. Parkeringen har SMS-oblat for pendlere med årskort, ukeskort og månedskort. Reisende med enkeltbillett kan bruke ca. 20 plasser med avgiftsparkering hvor maks P-tid er 48 timer. Det er 4 HC-plasser.

Et av de aktuelle temaene knyttet opp mot Eidsvoll Verk stasjon er parkeringssituasjonen. Den oppleves av mange som «prekær».

Vi har i denne planprosessen ikke utført noen undersøkelse av om noen av de som parkerer der teoretisk vil kunne gått eller syklet. Bor man innenfor en timinutters radius fra stasjonen, bør man kunne legge til grunn at man kan sykle eller gå. Det har i planprosessen ikke vært rom for en grundig undersøkelse av parkeringsvanene ved stasjonen. Det er fra kommunens side ikke ønskelig å øke arealet for flateparkering. Etableres det flere parkeringsplasser, må disse planlegges under bakken.

Mulige tiltak for å forbedre forholdene ved Eidsvoll Verk Stasjon vil kunne være å se på bruken av området regulert til kollektivanlegg på nytt. I forbindelse med planarbeidet, har det kommet innspill som går ut på at dagens interne organisering av buss, myke trafikanter, drosjer etc. bør vurderes endret.

Dette er et arbeid som bør sees på i forbindelse med områdereguleringsplanen for sentrum. Det er også viktig å se dette området i sammenheng med områdereguleringen for Lundsjordet og for sentrum av Råholt. Bakgrunnen for det er at området Eidsvoll Verk Stasjon vil være bindeleddet mellom disse to områdene og bør fungere på best mulig måte med tanke på ferdselsmulighetene for myke trafikanter mellom disse to områdene av Råholt. Legges det ikke til rette for en slik sammenbinding av områdene, vil jernbanen og området Eidsvoll Verk Stasjon kunne fungere som en barriere mellom de to områdene.

9.20 TRAFIKKSIKKERHET

Eidsvoll kommune har utarbeidet forslag til ny «Trafikksikkerhetsplan 2017-2028»⁴ Planprogrammet ble fastsatt av kommunestyret den 06.09.2016. Planforslaget er utarbeidet av Asplan Viak AS i samarbeid med en arbeidsgruppe fra kommunen bestående av en representant fra planavdelingen, en representant fra kommunalteknikk, samt barn og unges representant. Planforslaget har også blitt gjennomgått av styringsgruppa for trafikksikkerhetsplanen, som består av virksomhetsleder skole, virksomhetsleder barnehage, kommuneoverlege, leder for planavdelingen samt representantene i arbeidsgruppa.

Trafikksikkerhet skal også utredes i de enkelte områdereguleringsplanene og detaljreguleringsplanene.

9.21 REKKEFØLGEKRAV INFRASTRUKTUR

Det er lagt inn rekkefølgekrav for infrastruktur i planbestemmelsene. Bakgrunnen er at for flere områder må dette avklares før utbygging kan finne sted. Det er også andre forhold som krever at rekkefølgekrav legges til grunn;

- Dette kan dels være at utbyggingen forutsetter at infrastruktur er på plass for utbyggingen starter
- Forhold utenfor må avklares, f.eks. krav om reguleringsplan for tilgrensende fylkesveg (f.eks. Trondheimsvegen).
- I noen tilfeller vil rekkefølgekravet være knyttet til en forventning om at utbygger må delta i finansiering (utbyggingsavtale og/eller refusjon).
- Rekkefølgekravet gir utbyggere bedre forutsigbarhet, men er sjelden så bastant som det kan framstå. Rekkefølgebestemmelsene vil aldri være uttømmende, dvs. det kan alltid oppstå nye problemstillinger.

9.22 OMKJØRINGSVEG/AVLASTNINGSVEG

I vedtatt planprogram har ett av temaene som skulle utredes vært tanker rundt en omkjøringsveg/avlastningsveg rundt Råholt.

Det har bl.a. i den forbindelse blitt gjennomført en trafikkanalyse for kommunedelplanområdet. Analysen er utarbeidet av Hjellnes Consult AS. De har i analysen vurdert de trafikale utfordringene planområdet står ovenfor i dag, både på et overordnet og lokalt nivå. De har også gitt innspill til det fremtidige trafikkbildet samt utarbeidelse av et bærekraftig vegnett for utviklingen av Råholt. Trafikkanalysen har dannet grunnlaget for utarbeidelsen av kommunedelplanen.

Følgende er utarbeidet som del av analysen:

1. Beskrivelse av dagens trafikale situasjon med trafikk tall, fremkommelighetsdata, ulykkes data, og en beskrivelse av gang/sykkel og kollektivnettet innenfor området. Det utarbeides en kart med målepunkter i/ved Råholt.
2. Beregning av fremtidig trafikk basert på framskrivning av trafikk og arealtall fra kommunen.

⁴ Trafikksikkerhetsplanen er vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i Formannskapsmøte 28.03.2017.
Planbeskrivelse datert: 10.08.2017

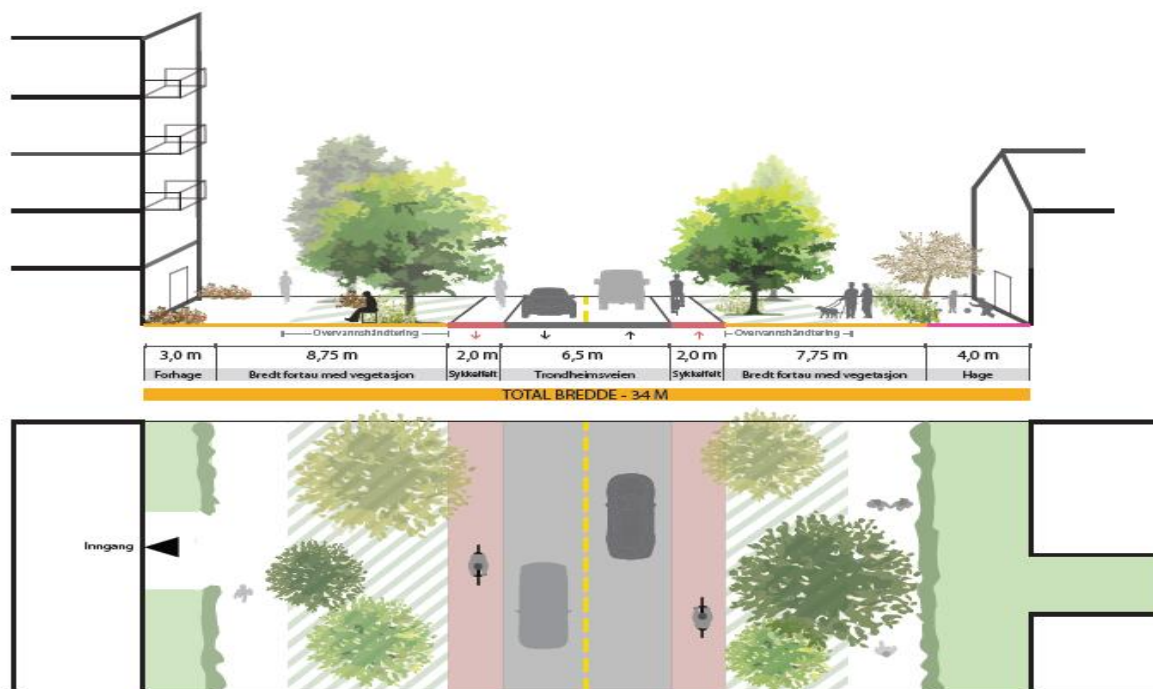
3. Dagens- og fremtidig trafikkavvikling omtales overordnet og eventuelle forslag til mulige tiltak for trafikkstyring omtales.
4. Basert på resultatene i punkt 1-3 vurderes det løsninger for vegsystemet med en avlastningsveg samt at det gis en kort beskrivelsen av mulige effekter av tiltaket. Beskrive kort eventuelt andre tiltak som kan bidra til å redusere trafikkutfordringene.
5. Vurdere forholdet for myke trafikanter og kollektivtrafikken langs hovedvegnettet og komme med forslag til tiltak.
6. Omtale behovet for nye adkomstveger i forholdet til framtidig boligområder som ligger inne i kommuneplanen og som berører området i kommunedelplan.

I rapporten kom de kort oppsummert fram til følgende konklusjoner:

På bakgrunn av kartlegging og vurderinger gjort i denne rapporten bør følgende tiltak vurderes i det videre arbeidet med kommunedelplan for Råholt.

- Styrket fortetting rundt Eidsvoll Verk stasjon og ca. 1-1,5 km radius rundt stasjonsområdet.
- Etablere nye adkomstveger fra større boligområder. Det er viktig at en har en overordnet plan for det «totale» boligutviklingen på Råholt slik at en kan bygget ut nye veger i faser.
- Sanere kryss og adkomstveger langs Trondheimsvegen for å bedre fremkommeligheten og trafiksikkerheten. Dette kan også bidra til økt gang- og sykkeltrafikk langs Trondheimsvegen ettersom en får økt opplevd trygghet.
- Vurdere tiltak som kan gjøre Trondheimsvegen mindre attraktiv å kjøre på for eksempel ved å anlegge miljøgate i sentrum fra Eidsvoll verk stasjon til Råholtgutua samt redusere hastigheten på strekningen. En kan i den sammenheng vurdere noe gateparkering på deler av strekningen. På denne måten kan deler av gjennomgangstrafikken presses ut på E6.
- Dialog med Statens vegvesen for vurdere nye ramper fra E6 til Sundbyvegen. En slik løsning ville kunne avlaste Trondheimsvegen og sammen med andre tiltak bidra til økt gang- og sykkel lokalt innenfor området.
- Reduksjon av parkeringsnormen (differensiering), spesielt i nærheten av jernbanestasjon og en egen p-norm for leiligheter, legge til rette for parkering under bakken, spesielt ved sentrumsfunksjonene. P-norm på maks 1 bil per leilighet.
- Vurdere flere bussruter som betjener nærområdet til jernbanestasjon og næringsområdet sentralt på Råholt.
- Pendlerparkering bør samles i et parkeringshus eller flyttes et stykke fra stasjon (pendelbuss) og ikke oppta flere sentrale tomter til parkeringsplasser som kunne vært utnyttet til boligutbygging.
- Utbygging på Tyskerud bør medføre at det etableres ny adkomstveg. Nye G/S -og turveger anlegges og koples mot det eksisterende G/S- og turvegnett. G/S-vegnettet kan kobles sammen med mindre møteplasser innenfor planområdet.
- Ved utbygging sør i planområdet på vestsiden av Trondheimsvegen må det vurderes en ny boligveg fra Kolonivegen. G/S- veg skal anlegges og koples mot det eksisterende samt at en vurderer flere trafiksikre krysningpunkt.
- På lengre sikt basert på en fasevis utbygging kan boligveger/adkomstveger kobles sammen mellom Kolonivegen i sør og det sentrale området ved Eidsvoll verk i nord.

Med bakgrunn i det ovennevnte har vi derfor ikke gått videre med en utredning rundt mulig omkjøringsveg/avlastningsveg. Det er imidlertid sett på utbygging av miljøgateprofil langs Trondheimsvegen fra Mostuekrysset til Amfi-senteret. I forbindelse med områdereguleringsplan for sentrum må dette utredes nærmere.



Trondheimsveien som miljøgate, i snitt og plan. Illustrasjon: Pir II.
 Figur 17: Trondheimsvegen som miljøgate. Kilde: Pir II.

9.23 NY AVKJØRING TIL E6

Et av punktene som ble satt opp som utredningstema i kommunedelplanens planprogram var nytt kryss ved Andelva og E6. Statens vegvesen Region øst har i den forbindelse kommet med følgende uttalelse:

«Nytt kryss med E6 må anses som uaktuelt. Kryssavstander ble nøye vurdert nå E6 ble planlagt. Vegens overordnede nasjonale og regionale betydning tilsier at det skal meget tungtveiende grunner til for å øke antall E6 kryss. Periodevise lokale utviklingsproblemer på fylkesvegnettet i Råholt vil ikke kunne prioriteres foran den overordnede transportfunksjon E6 skal ivareta. Nytt kryss vil bidra til at både trafiksikkerhet og kapasitet på E6 reduseres.

Det må derfor påregnes at Statens vegvesen uansett vil motsette seg et nytt kryss på E6.»

Dette er også gjentatt i samarbeidsmøter med Statens vegvesen og i Regionalt planforum.

Akershus fylkeskommune kom også i sin uttalelse til planoppstart at de frarådet et nytt kryss i dette området, da det var stort potensiale for arkeologiske funn.

Med bakgrunn i disse føringene har vi i denne planen valgt å ikke gå videre med utredningsarbeid rundt nytt kryss, men ser på dette som et av de punktene som bør følges opp i senere rullinger av kommunedelplanen for Råholt.

Pr i dag er arealet rundt et mulig kryss avsatt til trafikkformål, samt LNF-formål. Den avsatte arealbruken vil derfor ikke «konkurrere» med mulige framtidige E6-kryss.

9.24 MASSEFORVALTNING

Det er utarbeidet en rapport som tar for seg masseforvaltning i Eidsvoll. Det er også ett av temaene som ble trukket frem i planprogrammet som viktig.

Rapporten følger planen i sin helhet, men under følger en kort oppsummering:

På grunn av stor og økende byggeaktivitet vil behovet for byggeråstoff i Eidsvoll øke i åra framover. Dette gir behov for å sikre tilgangen på slikt råstoff. Likeledes vil denne byggeaktiviteten generere overskuddsmasser. Disse massene i tillegg til overskuddsmasser inntil transportert fra andre kommuner vil gi behov for etablering av masseuttak av forskjellig størrelse. Imidlertid bør rene og naturlige overskuddsmasser, ikke minst matjord, ses på som en ressurs snarere enn et problem. For at overskuddsmassene skal kunne brukes som en ressurs kreves en god og effektiv kommunal behandling av massefyllingssaker i form av plan- og byggesaksbehandling, samtidig som det kreves en god oversikt over lokale behov for mindre mengder masser, herunder matjord, for etablering av ny dyrka jord.

Det er ingen aktuelle uttaksområder for pukk innenfor planområdet, men helt i sør ligger det tidligere Hjæra grustak og kommunens grustak, Manerud. I gjeldende kommuneplan er disse lagt ut til utbyggingsområde med kombinert bebyggelse og anleggsformål, og videre grusuttak i stor stil er ikke aktuelt. Store deler av Råholtområdet er av NGU⁵ klassifisert som en viktig grusforekomst. Denne er for en stor del allerede bebygd, og dermed gjort utilgjengelig for kommersiell grusproduksjon. Løsmassenes egenskaper vil imidlertid kunne lette gjenbruken av gravemasser ved framtidig utbygging i området.

Det er ikke egnede arealer for masseuttaksvirksomhet i kommersiell skala innenfor planområdet.

Etter dette anbefales det at det ikke legges inn areal verken for uttak eller mottak av masser innenfor planområdet. Det kan likevel komme forespørsler om slikt, og det anbefales derfor å knytte følgende bestemmelser til planen:

1. Alt uttak av stein samt uttak av løsmasser over 10000 m³ utløser krav om regulering etter forutgående avklaring i kommuneplanens arealdel.
2. Løsmasseuttak inntil 10 000 m³ behandles som byggesak etter PBL § 20-1 bokstav k., og evt. etter § 19-1 hvis det er behov for dispensasjon fra gjeldende plan. I tillegg kommer behandling etter annet relevant regelverk, så som jordloven, naturmangfoldloven, vannressursloven mv.
3. Deponering av inerte og forurensede masser tillates ikke.
4. Fylling av rene masser med omfang på inntil 4 dekar og 10 000 m³ skal behandles som byggesak etter PBL § 20-1, k, evt. med dispensasjon etter § 19-2.
5. Det skal alltid utarbeides reguleringsplan ved fylling av rene masser med omfang over 15 dekar eller 50 000 m³.
6. Ved fylling av rene masser med omfang mellom disse grenseverdiene settes krav om reguleringsplan hvis de samfunnsmessige virkningene tilsier det. Kurante saker behandles som byggesaker etter PBL § 20-1, k, evt. med dispensasjon etter § 19-1.

For å sikre fornuftig gjenbruk av overskuddsmasser anbefales følgende tatt inn i bestemmelsene:

Ved detaljregulering til utbyggingsformål skal det settes krav til utarbeidelse av masseforvaltningsplan med vekt på intern gjenbruk av masser. I de tilfeller reguleringen medfører omdisponering av jordbruksareal skal det i masseforvaltningsplanen inngå plan for gjenbruk av matjorda til jordbruksformål.

⁵ Norges geologiske undersøkelser
Planbeskrivelse datert: 10.08.2017

9.25 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Det er utarbeidet et eget kunnskapsgrunnlag knyttet til kulturminner og kulturmiljø. Med bakgrunn i dette vil vi ikke komme med konkrete bestemmelser knyttet til områdene, men gi en generell bestemmelse om kulturminner og kulturmiljøer i kommunedelplanen, slik at dette vies spesiell oppmerksomhet i de framtidige områdereguleringene og detaljreguleringene innfor planområdet.

Forslaget er generelle bestemmelser for hvordan kulturminner og kulturmiljøer skal behandles ved eventuelle senere områdereguleringer, detaljreguleringer eller byggesak

Forslag til bestemmelse om kulturminner og kulturmiljøer:

Pbl § 11-9 nr. 7

Gjeldende kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Eidsvoll gir premisser for utviklingen på Råholt. Kulturminneplanens retningslinjer fungerer retningsgivende for alle tiltak som berører områder og objekter i nevnte plan. Kulturminnene må ses i sammenheng med sine omgivelser. Viktige bygnings- og kulturmiljøer skal sikres ved utarbeidelse av reguleringsplaner. Ved bygging inntil viktige bygnings- og kulturmiljøer må det med plassering og volum tas hensyn til eksisterende bebyggelsesstruktur.

Det er tatt inn hensynssoner rundt kulturminner i planområdet. Forslag til retningslinje for hensynssone C (H_570) er som følger:

Sone med særlig hensyn til bevaring av kulturmiljø. Ved behandling av byggesøknader og søknader om tiltak i landbruket, skal regional kulturminneforvaltning gis anledning til å uttale seg før vedtak.

10 AREALFORMÅL OG PLANBESTEMMELSER

Arealformålene fremgår av plankartet som følger kommunedelplanen. I plankartet vil en tegnforklaring, hvor arealformål, juridiske linjer, hensynssoner mv. framgå.

Plankartet er utarbeidet iht. gjeldende retningslinjer for plankart og med gjeldende sosis-kodestandard.

Det er utarbeidet ett sett med planbestemmelser som en del av kommunedelplanen. Bestemmelsene følger som eget vedlegg.

11 TEMA SOM IKKE AVKLARES I PLANEN

I planprogrammet for kommunedelplanene for Råholt er det listet opp en rekke tema som mulige aktuelle utredningstemaer i planprosessen for ny kommunedelplan. Siden rulleringen av kommuneplanen for Eidsvoll har pågått parallelt er det en del tema som må utredes på tvers av planene. Rulleringen av kommuneplanen ligger noe etter i løypa for kommunedelplanen, og det er derfor en del tema man ikke har kommet i mål med til kommunedelplanen.

I tillegg er det enkelte utredningstemaer som henger sammen med andre kartleggingsprosjekter i kommunen. Der disse kartleggingsprosjektene ikke er ferdige til kommunedelplanen legges ut, vil de aktuelle utredningstemaene følge i kommuneplanbeskrivelsen. Nedenfor følger en grov oversikt over de viktigste utredningstemaene som ikke avklares i kommunedelplanen, men vil bli avklart i senere plan-/utredningsarbeid.

Lokalisering av offentlige funksjoner

I planprogrammet for kommunedelplanen var følgende tema satt opp:

Følgende formål må vurderes og utredes nærmere-

- a. Offentlig tjenesteyting
- b. Barnehage - Befolkningsvekst øker også behovet for barnehageplasser. Dette bør det tas hensyn til i den overordnede planleggingen.
- c. Skole
- d. Omsorgsboliger
- e. Bibliotek
- f. Servicefunksjoner
- g. Behov for nytt kirkebygg/bygg for trossamfunn
- h. Anlegg for idrett

Det gjelder også forslag til plassering av nytt kirkebygg/arbeidskirke på Råholt. Det har kommet forslag/ønske til lokalisering av nytt kirkebygg i planprosessen fra Råholt menighetsråd og Eidsvoll kirkelige fellesråd.

Menighetsrådet har i sin uttalelse vist til at det er behov for en arbeidskirke. De har i sin uttalelse vist til et ønsket område syd for Tærudvegen og vest for Gladbakk. Området er i dag dyrka mark og avsatt til LNF-formål.

Arealet er svært sentralt på Råholt, og har i flere sammenhenger blitt foreslått benyttet og omdisponert til ulike formål. Både bolig, mulig areal for utvidelse av Gladbakk mv.

Siden kommunen ikke er i mål med sine vurderinger rund arealbehov til andre offentlige funksjoner synes det i denne sammenheng riktig å se lokalisering av nytt kirkebygg/lokaler for trossamfunn i denne sammenheng. Dette selv om det ideelt sett burde ha vært avklart i forbindelse med kommunedelplanen.

12 TEMAKART

Det er utarbeidet flere temakart i forbindelse med de ulike utredningene som er foretatt i forbindelse med planarbeidet.

Disse kartene er å finne i de respektive rapporter, og ikke «tatt ut» som egne kart som følger planen. Det har i dette planarbeidet vurdert til å være det mest hensiktsmessige.

13 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

13.1 OPPSUMMERING AV KU(KONSEKVENsutredninger)

Det er i denne planprosessen valgt å ikke ta inn nye utbyggingsområder. Konsekvensutredningene vil derfor ha et begrenset omfang. Det viktigste formålet i denne rulleringen har vært å tilrettelegge på best mulig måte for de arealene som allerede ligger inne i gjeldende kommuneplan.

De endringene som er gjort i forbindelse med kommuneplanforslaget er i all hovedsak mindre endringer av områder som allerede ligger inne i planen. Det er for disse endringene ikke gjort utredning av konsekvenser, da disse i all hovedsak dreier som om justering av plankartet i kommunedelplanen slik at det på best mulig måte korresponderer med det som er bygget for områdene. Det dreier seg da om mindre justeringer.

Det er allikevel foretatt en enkel KU. Til grunn for vurderingene ligger [Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven \(FOR-2014-12-19 nr.1726\)](#)

13.2 RADON

Råholtområdet er registrert med moderat til lav radon aktsomhetsgrad.

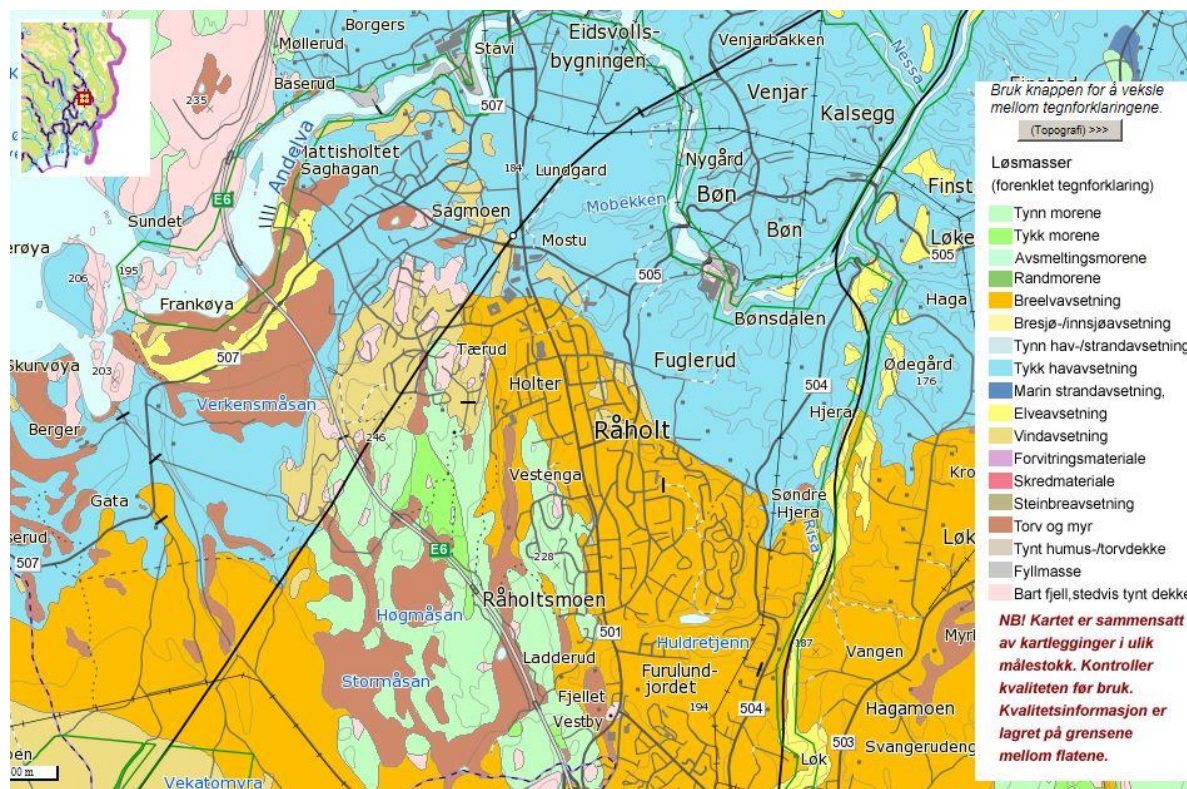


Figur 18: Oversikt over radon - aktsomhetsgrad. Kilde: NGU

13.2.1 GRUNNFORHOLD

Løsmassekartet viser at det i planområdet hovedsakelig er breelavsetning, men også tykk havavsetning mv.

Ved regulering innenfor området vil det være krav til å utrede grunnforholdene før bygging.



Figur 19: Løsmassekart. Kilde: NGU

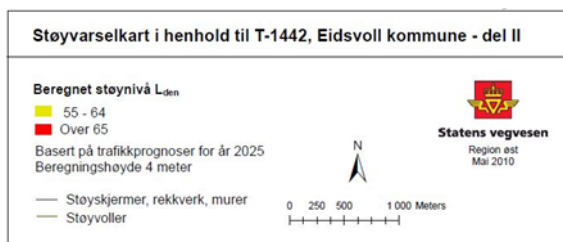
13.3 STØY

Nedenfor følger en oversikt over de to største og relevante støykildene innenfor planområdet.

13.3.1 VEGTRAFIKKSTØY



Figur 20: Vegtrafikkstøy innenfor planområdet Kilde: Statens vegvesen Region øst



Støy knyttet til vegtrafikk må utredes som tema i forbindelse med framtidige planarbeid iht. støyretningslinjen T-1442/2016.

13.3.2 FLYTRAFIKKSTØY

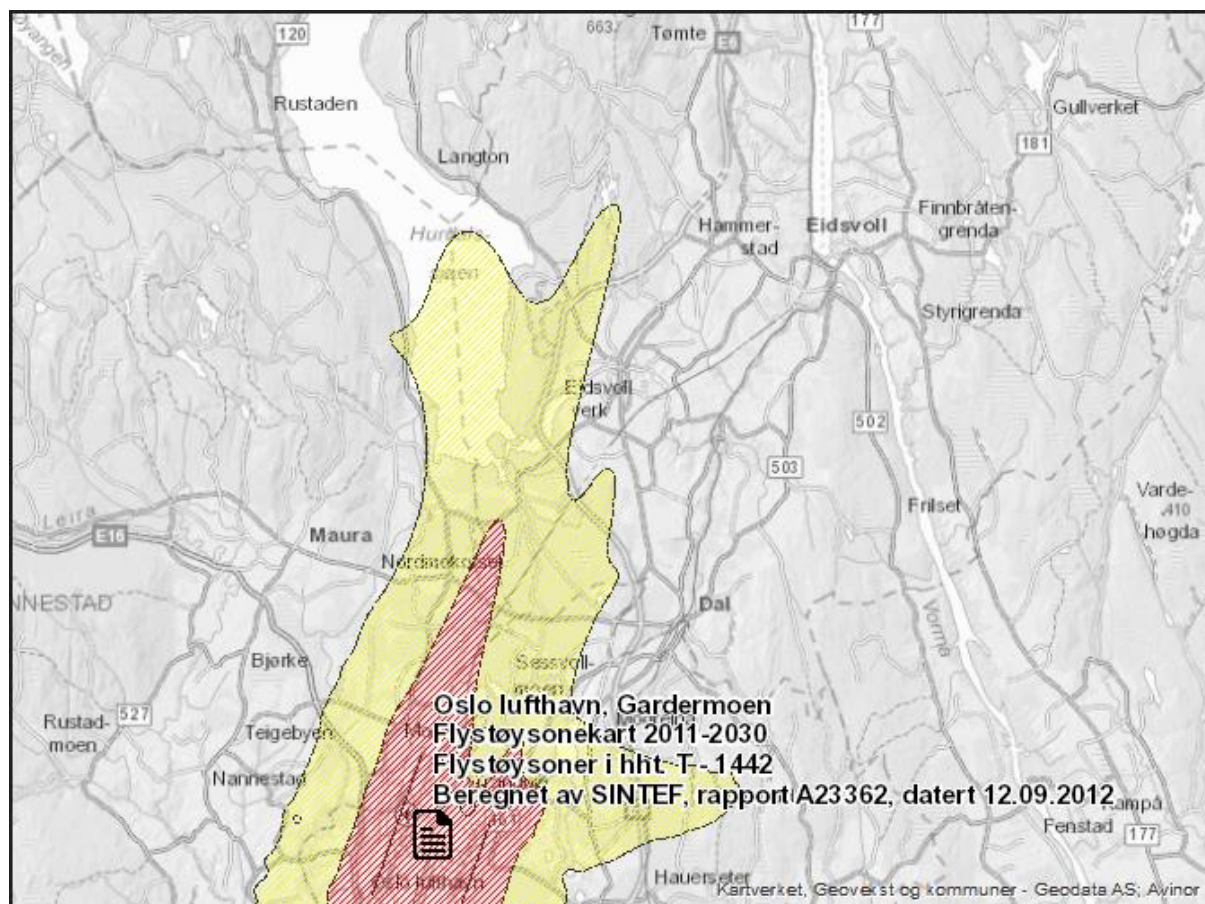
Den viktigste støykilden ved flyplassen er fly under avgang og landing.

Gjennom «[Forskrift om støyforebygging for Oslo lufthavn, Gardermoen, Akershus](#)» regulerer Luftfartstilsynet hvor og hvordan flytrafikken kan foregå til og fra Oslo lufthavn.

Støyretningslinjen T-1442/2016 opererer med følgende soner:

Gul sone, en vurderingssone, hvor utbygging tillates hvis utbygger gjennomfører støydempingstiltak.

Rød sone, hvor utbygging skal unngås, og nye anlegg skal ikke utsette eksisterende bebyggelse for så sterk støy.



Figur 21: Flystøysoner innenfor planområdet. Kilde: Avinor

Planområdet er ikke innenfor rød-sone, men deler av planområdet i vest er innenfor gul-sone. Dette tas hensyn til i bestemmelsene.

13.4 RISIKO- OG SÅRBARHETSANALYSE (ROS)

Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS) er utarbeidet i et eget dokument. Dette dokumentet følger som vedlegg til planbeskrivelsen.

ROS-analysen viser at det generelt er liten sannsynlighet for uønskede hendelser og små konsekvenser ved gjennomføring av planen. Forholdene hvor det antas at kan foreligge risiko er omtalt spesielt, men hovedkonklusjonen er at de foreslåtte endringene av gjeldende kommunedelplan ikke vil endre risiko for mennesker, miljø og materielle verdier særlig i negativ retning.

14 VEDLEGG

- 1) Planbestemmelser
- 2) Plankart
- 3) Vedlegg - ROS-analyse
- 4) Merknadsbehandling – sammendrag og kommentarer
- 5) Merknadsbehandling – merknadene i sin helhet
- 6) Kunnskapsgrunnlag - Tettstedsanalyse
- 7) Kunnskapsgrunnlag - Workshop Råholt sentrum
- 8) Kunnskapsgrunnlag - Trafikkanalyse Råholt
- 9) Kunnskapsgrunnlag - Langsiktig grønn grense
- 10) Kunnskapsgrunnlag - Parkeringsstrategi
- 11) Kunnskapsgrunnlag - Masseforvaltning
- 12) Kunnskapsgrunnlag - Folkehelse - oversiktsdokument
- 13) Kunnskapsgrunnlag - Kulturminner og kulturmiljøer